NR 49 (1170) ● 9 GRUDNIA 1973 ● CENA 3 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY



Inżynier Zygmunt Rutkowski z Polskich Linii Lotniczych LOT jest kandydatem na radnego Stołecznej Rady Narodowej. O nim i o innych kandydatach na radnych — piszemy na stronach 2—3.

piszemy na stronach 2—3.

Zdjęcie: JANUSZ CZERNIAK

W niedzielę 9 grudnia wybierzemy spośród siebie ponad 135 tysięcy radnych, którzy przez najbliższe 4 lata sprawować będą odpowiedzialny mandat w organach władzy terenowej wszystkich szczebli, współdecydować będą o sprawach swego regionu, powiatu, miasta, wsi. Wśród kandydatów na radnych znajduje się kilkudziesięciu przedstawicieli lotnictwa. Trzynastu z nich prezentujemy naszym Czytelnikom.

Akty prawne uchwalone przez Sejm PRL, dotyczące reformy terenowych organów władzy i administracji państwowej, stwarzają warunki dla zwiększenia operatywności i odpowiedzialności zorganizowanej na nowych zasadach administracji państwowej. Wojewodowie będą na swym terenie przedstawicielami rządu. Pełnić oni będą jednocześnie jednoosobowe funkcje wykonawcze i zarządzające właściwej rady narodowej. Analogiczne rozwiązania dotyczą niższych szczebli administracji (prezydenci miast i naczelnicy powiatów).

Wspomniana reforma wpłynie korzystnie na rozwój terenowej działalności lotniczej.

(Red.)

GŁĘBOKO ZWIĄZANI

DOŚWIADCZONY KONSTRUKTOR



WACŁAW PATER miał zaledwie 18 lat, gdy w r. 1965 jako „świeżo upieczony" technik elektryk rozpoczął pracę w mieleckiej WSK. Najpierw w planowaniu, a w następnym roku już zgodnie z zainteresowaniami i zdolnościami — zostaje młodszym konstruktorem. Przed czterema laty, gdy powołano w Mielcu Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Sprzętu Komunikacyjnego „Delta", zostaje w nim samodzielnym konstruktorem. Ma już wtedy opinię ofiarnego, znającego się na lotnictwie pracownika. Wespół z innymi, tak jak i on sam, konstruktorami trudzi się nad opracowaniem projektów instalacji elektrycznych do samolotów.

Trudna to praca dla młodego pracownika, ale doskonale sobie radzi — analizuje, czyta literaturę fachową i umiejętnie korzysta z bogatych doświadczeń starszych kolegów. Przed sześciu laty podejmuje studia na Wydziale Elektrycznym Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Rzeszowie, a w ub. roku zdobywa dyplom inżyniera elektryka.

Kiedy swego czasu powołano w mieleckiej Wytwórni zespół konstruktorów, który wspólnie ze specjalistami radzieckimi przystąpili do projektowania i budowy nowego samolotu rolniczego M-15 — Wacław Pater też się w nim znalazł. Wśród najbardziej zdolnych, pracowitych, którzy od projektu do budowy podjęli się realizacji trudnego zadania. Prototyp tego samolotu przechodzi pomyślnie próby i jest w tym także zasługa Wacława Patera, kandydującego obecnie na radnego do WRN w Rzeszowie. Energicznego, o dużej wiedzy pracownika polskiego przemysłu lotniczego, działacza organizacji partyjnej i młodzieżowej w „Delcie" nad Wisłoką. A, że zdobywane informacje w czasie prób M-15 wykorzystywane są również do jego dalszego doskonalenia, inżynierowi Paterowi powierzono rozwiązanie trudnego problemu: rozpylania chemikaliów z uwzględnieniem wpływu elektryzowania się samolotu, na osiadanie się tych chemikaliów i proszków. Praca to badawcza, nowatorska.

Mgr inż. ZBIGNIEW SERWIŃSKI

KANDYDAT na radnego do MRN mgr inż. Zbigniew Serwiński, główny energetyk WSK Rzeszów, członek kolegium redakcji „Wiadomości Fabryczne", ma lat 42. Studiował w krakowskiej AGH i bezpośrednio po studiach w 1955 r. rozpoczął pracę zawodową w rzeszowskiej WSK. Od tej też pory jest wykładowcą WSI w Rzeszowie; początkowo wykładał na Wydziale Mechanicznym, a następnie w Instytucie Elektrotechniki. Kandyduje po raz pierwszy.

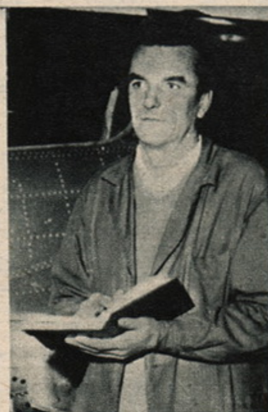
„W przypadku, kiedy wybrcy obdarzą mnie zaufaniem — powiedział nam — i przyjdzie mi pełnić zaszczytny obowiązek radnego, postaram się w swej odpowiedzialnej pracy społecznej, stosować całe swoje profesjonalne doświadczenie. Jest zrozumiałe, że trudno sobie wyobrazić, aby tak duży zakład jak nasz nie miał wpływu na gospodarkę energetyczną miasta. podobnie zresztą jak trudno przyjąć, że miejska gospodarka energetyczna nie ma wpływu na naszą produkcję. Rzeszów rozwija się w imponującym tempie i dotychczasowa instalacja energetyczna nie może już sprostać stawianym wymogom. Ma więc powstać wielka ciepłownia w Załężu o wydajności 600 GKl na godzinę. Praca tej ciepłowni pozwoli na usunięcie bariery energetycznej...

TADEUSZ DYKIEL — lutowacz

JEST jednym z młodych pracowników. Pracuje w rzeszowskiej Wytwórni od 1967 r. na stanowisku lutowacza próżniowego w wydziale 80. Jest członkiem partii. Kandyduje w 3 Okręgu Wyborczym do MRN

„Jako przyszły radny — mówi Tadeusz Dykiel — chciałbym szczególną uwagę zwrócić na problem rozbudowy miasta, a przede wszystkim obiektów sportowych, na przyspieszenie realizacji tych inwestycji. Palącym problemem w naszym zakładzie jest brak mieszkań. Wśród setek pracowników starających się o mieszkania — wielu nie posiada potrzebnej na ten cel gotówki. Czy wzorem innych zakładów, WSK nie mogłaby udzielać najbardziej potrzebującym bezzwrotnej pożyczki... byłby to jeden z momentów wiążących pracownika z zakładem."

OPOWIADANIE MISTRZA KULIGOWSKIEGO



URODZIŁEM się w robotniczym Włocławku, ale za sprawą brata, gdy tylko osiągnąłem „wiek produkcyjny", wyjechałem tuż po wyzwoleniu do Szczecina i tam zacząłem pracę w parowozowni PKP, jako ślusarz. W roku 1951 mielecka WSK borykała się z trudnościami kadrowymi, gdyż rozwijała swa produkcję, głównie lotniczą. Przyjechałem wtedy do Mielca, zostałem ślusarzem w wydziale półmontażowym. Spodobało mi się miasto i duży, piękny zakład lotniczy, a że wychowany byłem w robotniczym środowisku — tu rzuciłem się w wir działalności zawodowej i społecznej. Zostałem przodownikiem pracy, a w r. 1953 awansowano mnie na mistrza.

Przez cztery lata kierowałem placówką i choć doskonale dawałem sobie radę, to jednak ciągnęło mnie do bezpośredniej pracy przy budowie samolotów. Zrezygnowałem z tej funkcji, aby zostać monterem płatowcowym, ale powiedziano mi, że moja wiedza i doświadczenie zawodowe marnują się, że lepiej będę wykorzystany, gdy przyjmę awans na starszego mistrza. Przyjąłem i tak oto od 10 lat kieruję placówką montażu kadłuba w przyrządzie — An-2 i „Iskry". Mój 130-osobowy zespół monterów, to wysokiej klasy fachowcy, rozmiłowani w lotnictwie, a przy tym ofiarni, dotrzymujący terminów. Mam wiele satysfakcji ze swej pracy, którą u nas się ceni i wyróżnia. Otrzymałem m. in. Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi, za partyjną i zawodową pracę. Mam kilka odznak przodownika pracy socjalistycznej i odznakę „Honorową WSK w Mielcu". Fakt, iż kandyduję do PRN w Mielcu, też oceniam jako dużej miary wyróżnienie, tak mojego zaangażowania jak i środowiska lotniczego, w którym żyję, i tego, że na ile mnie stać pracuję oraz działam społecznie. Nie żałuję swojej decyzji o pozostaniu w mieście słynącym lotnictwem, rozwijającym się i stawiającym na lotniczy przemysł. Będę go przecież reprezentował w Radzie,

Mgr KAZIMIERZ REIZER
z-ca dyrektora d/s ekonomicznych WSK

PRACĘ zawodową rozpoczął w WSK w Mielcu w 1955 r. na stanowisku technologa, następnie został kierownikiem Grupy Uruchomień. Kolejne stanowiska to: zastępca kierownika działu Handlowego, kierownik Działu Planowania Operatywnego, kierownik Działu Ekonomicznego. W 1967 r. został zastępcą dyrektora d/s Ekonomicznych, a w ub. roku przeniesiony na stanowisko zastępcy dyrektora d/s Ekonomicznych w rzeszowskiej WSK. Kandyduje do WRN.

— Problemy, którymi chcę się zajmować — mówi dyrektor K. Reizer — dotyczą przemysłu i usług.

— Co na tym polu wydaje się być najważniejsze?

— Dalszy rozwój przemysłu lotniczego, pełne wykorzystanie zdolności tego przemysłu oraz dalsze zagospodarowanie rezerw. Wiąże się to również z nową polityką w zakresie gospodarki potencjałem ludzkim.

Moim największym życzeniem jest, by przemysł w pełni zaspokajał potrzeby odbiorców i rynku, każdy towar powinien znajdować pełną aprobatę społeczną.

Niezmiernie ważne jest również to, by usługi rozwijały się równie szybko jak przemysł. **(AC)**

ANNA PIERONIK — ekonomista

W rzeszowskiej WSK pracuje od 1971 r. na stanowisku sekretarki dyrektora naczelnego. Jest z wykształcenia technikiem-ekonomistą o specjalności organizacji i kierownictwa. Wcześniej zatrudniona była w Oddziale Wojewódzkim NOT, organizując m. in. pracę komisji d/s Młodej Kadry Technicznej i Rzeszowskiej Trybuny Techników.

„...i w dalszym ciągu chcę zajmować się sprawami ludzi młodych — mówi Anna Pieronik. — Wydaje mi się, że jest za mała orientacja na młodego pracownika, jego potrzeby materialne, warunki rozwoju i działania. A przecież to właśnie młoda kadra ma zbudować „drugą Polskę" i wśród niej należy obecnie szukać przyszłych kierowników.

Należy zatrzymać młodych, zdolnych ludzi w zakładzie, stwarzając im korzystne warunki pracy, zapewniając otrzymanie własnego mieszkania. Dużo do zrobienia ma organizacja ZMS, która wespół z organizacjami naukowo-technicznymi powinna powołać rady Młodych Specjalistów, do rozwiązywania problemów technicznych w WSK. Młodych pracowników należy dopuszczać do podejmowania decyzji i współudziału w kierowaniu przedsiębiorstwem. Często słyszymy, że coś jest dobre, bo istnieje od przeszło dwudziestu lat. W wielu przypadkach jest to błędne przekonanie i właśnie takie stare, narosłe sprawy należy wreszcie zmienić..." **(ap)**

ZBIGNIEW JAJUGA — brygadzista

PRACĘ w WSK Rzeszów rozpoczął w 1959 r. w wydziale 82 jako frezer, a następnie wiertacz precyzyjny. Po uruchomieniu „84" przeszedł do pracy w nowym wydziale, a w ubiegłym roku

Z LOTNICTWEM I ŚRODOWISKIEM

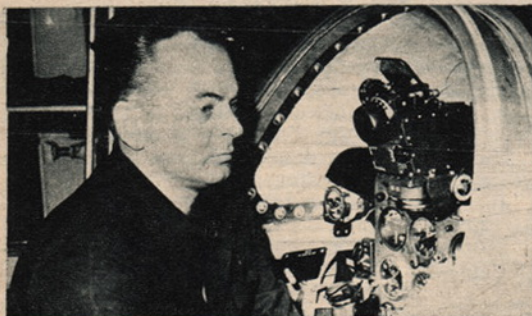
został przeniesiony służbowo do „75“ na stanowisko brygadzisty. Radny bieżącej kadencji, ponownie kandyduje do WRN.

„Byłem członkiem Komisji Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej. Ponieważ jestem mieszkańcem Rzeszowa, wśród całości spraw komisji interesowały mnie najbardziej te, które dotyczyły tego miasta.

Największym dotychczasowym osiągnięciem budowlanym województwa wydaje mi się wykonanie w przeciągu 4 lat (od 1969 r.) roboty tak dużej, że uprzednio potrzebowaliśmy na nią 10 lat. Taką dynamikę musimy utrzymać!

Sporo satysfakcji przyniósł mi fakt, iż ubiegłego roku wykorzystano po raz pierwszy wszystkie fundusze przyznane gospodarce komunalnej.

Przyszła kadencja rad będzie wyjątkowa. Zmieniła się wszak organizacja Rad Narodowych, zmieniły się zadania. W związku z tą nową strukturą nasuwa się sporo uwag i problemów, które będą musiały zostać rozwiązane.“



20 LAT W LOTNICTWIE

Adolf Kaczmarek kandyduje po raz pierwszy do Powiatowej Rady Narodowej w Mielcu. O zgłoszeniu jego kandydatury zadecydowało przede wszystkim to, że jest wzorowym samolotowym monterem elektrycznym, znającym swoje środowisko i jego problemy. Od 20 lat pracuje i mieszka w Mielcu, a co ważne — od początku w wydziale montażu ostatecznego. Ceniony jest za robotę bez usterek, wykonywaną zawsze w najwyższej jakości. Instaluje urządzenia elektryczne i radarowe do An-2 i „Iskier“, zanim samoloty te przekazane zostaną do prób naziemnych. Zainstalował już — kilka tysięcy tych importowanych i skomplikowanych urządzeń. Ma 36 lat i wiele dyplomów, odznak przodownika pracy socjalistycznej i Odznakę Honorową mieleckiej „Delty“, której poświęca bogatą inicjatywę i pracę własnych rąk.

ZYGMUNT RUTKOWSKI

INŻ. Zygmunt Rutkowski z Polskich Linii Lotniczych LOT jest laureatem BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ za 1968 r., honorowego wyróżnienia roku „Skrzydlatej Polski“. Był radnym Dzielnicowej Rady Narodowej Warszawa-Ochota przez okres poprzednich dwóch kadencji. Przez okres dwóch ostatnich lat pracował społecznie w Komisji Przemysłu i Handlu jako jej wiceprzewodniczący. W obecnych wyborach również jest kandydatem na radnego, tym razem Stołecznej Rady Narodowej.

Urodził się w 1937 r. w Warszawie. 1 lutego 1956 r. rozpoczął pierwszą pracę zawodową w PLL LOT, którym został wierny do chwili obecnej. Nie przerywając pracy, ukończył w 1964 r. studia wyższe na Wydziale Technologicznym Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Warszawie. Zaczynał pracę jako mechanik. Potem kierował Oddziałem Napraw Płatowców. Był wreszcie dyrektorem administracyjnym przedsiębiorstwa, a obecnie jest szefem kontroli technicznej w PLL LOT.

Jest członkiem PZPR od 1964 r. Odznaczony został Brązowym Medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju“ oraz Złotą Odznaką „Za Zasługi dla Warszawy“.

— Jako kandydat na radnego, w przypadku wyboru, pragnę reprezentować interesy wyborców czyli mieszkańców Warszawy. Myślę, że również w nowej radzie będę najbardziej przydatny w dziedzinie przemysłu, usług dla ludności, handlu, gastronomii, zaopatrzenia — mówi inż. Zygmunt Rutkowski z PLL LOT.



WŁASNY PRZYKŁAD — SPRAWA WAŻNA

HENRYK Kozyra pochodzi z województwa lubelskiego, ale z mielecką WSK związany jest od 21 lat, gdy jako absolwent Liceum Lotniczego w Warszawie został tu technologiem w wydziale płatowcowym. Pracował jednak tylko 30 dni, gdyż za przykładem kolegów pociągnęło go do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Przez dwa lata uczył się i marzył o „gwiazdkach“, gdy nagle zdrowie odmówiło mu posłuszeństwa i musiał zrezygnować ze szkoły.

Powróciwszy do mieleckiej „Delty“, pracował przez jakiś czas w kontroli technicznej na półmontażu, następnie został mistrzem i starszym mistrzem. Od początku wyróżniał się ofiarnością i bogatą wiedzą, zaangażowaniem społecznym i zdolnościami organizatorskimi. Przez 6 lat był zastępcą kierownika wydziału, a od r. 1971 kieruje miejscowym Klubem Techniki i Racjonalizacji, zaliczanym obecnie do przodujących w przemyśle lotniczym. Ma w racjonalizacji duże zasługi, był jednym z inicjatorów rozwoju „Robotniczej decyzji“, a ostatnio nowego konkursu — „Lepsza technologia — wydajniejsza praca“, który, jak się oblicza, przyniesie ponad 800 tysięcy roboczogodzin oszczędności.

Mimo sporych obowiązków zawodowych i rodzinnych, a także społecznych (aktywista społeczny i gospodarczy), znajduje jeszcze czas na podnoszenie własnych kwalifikacji; pracując ukończył zaocznie (1967 r.) studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Krakowskiej, a w tym roku także studia podyplomowe na SGPiS w Warszawie.

Za swą pracę zawodową i społeczną wyróżniony został m. in. Srebrnym Krzyżem Zasługi, Brązową Odznaką im. Janka Krasickiego i Odznaką Honorową WSK w Mielcu. Do mieleckiej Miejskiej Rady Narodowej kandyduje już po raz drugi.



ZAWSZE MOŻNA NA NIEGO LICZYĆ

MONTEREM płatowcowym w mieleckiej WSK **Jan Mroczek** został przed 17 laty. Miał już wtedy za sobą długą drogę społecznika (członek PZPR od r. 1948). Przy montażu skrzeli skrzydłowych samolotu An-2, od początku tej produkcji, jest niezawodny. Choć wykonuje robotę w większości ręcznie, zawsze przekracza normę i zapewnia jej najwyższą jakość. Od kilku lat kieruje 10-osobową Brygadą Pracy Socjalistycznej, która podejmuje się najtrudniejszych zadań produkcyjnych.

Jan Mroczek kandyduje do Miejskiej Rady Narodowej w Mielcu i jeżeli zostanie wybrany — będzie to już dla niego czwarta kadencja działalności społecznej jako radnego. Działalności jak dotychczas owocnej, gdyż m. in. za nią otrzymał Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi oraz Odznakę „Zasłużony dla województwa rzeszowskiego“.



WŁADYSŁAWA PALUCH

URODZIŁA się w 1927 r. w Buczkowicach, pow. Bielsko-Bialski. Z Bielskiem związana jest od najmłodszych lat pracą zawodową i społeczną. Wykształcenie średnie. W latach 1945—1950 pracowała w Zakładach Wełnianych. Przez następne dwa lata była pracownikiem Komitetu Miejskiego PZPR, a następnie do 1959 r. pracowała w Zjednoczeniu Budownictwa Miejskiego. Od 1 listopada 1959 r. jest kierownikiem działu szkolenia i kadr Zakładów Szybowcowych w Bielsku-Białej. W latach 1969—1973 była radną Powiatowej Rady Narodowej w Bielsku-Białej, pełniąc następujące funkcje: zastępcy przewodniczącego Komisji Zdrowia, Zatrudnienia i Opieki Społecznej, sekretarza Klubu Radnych PZPR oraz sekretarza sesji rady.

W obecnych wyborach kandyduje ponownie do Powiatowej Rady Narodowej w Bielsku-Białej. „Jeśli zostanę wybrana do PRN, będę starała się jak najlepiej wypełniać swoje społeczne obowiązki i godnie reprezentować środowisko swoich wyborców. Trudno mi powiedzieć jakiego typu praca przypadnie mi w udziale jako ewentualnej radnej nowej kadencji. Mam jednak nadzieję, a mówię to na podstawie dotychczasowych doświadczeń, że dam sobie radę. Do tej pory, na żądanie moich wyborców, interpelowałam m. in. w sprawach dotyczących komunikacji, służby zdrowia, handlu. Chcę i w nowej radzie być rzecznikiem ludzi — mówi Władysława Paluch.



JAN KUŚ

PO raz pierwszy ma szanse zostać radnym. Kandyduje do Miejskiej Rady Narodowej w Bielsku-Białej. Urodził się w 1939 r. w Jaworzu. Mieszka w Bielsku. Z zawodu jest tokarzem. Ukończył zasadniczą szkołę zawodową. W latach 1955—1956 pracował w Fabryce Pił i Narzędzi w Wapienicy k. Bielska. Przez następne dziesięć lat był tokarzem w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku-Białej. Od 1967 r. do chwili obecnej pracuje jako ustawiacz maszyn w Zakładach Szybowcowych „Delta“.

„Jeśli w wyniku wyborów powierzony mi zostanie mandat radnego Miejskiej Rady Narodowej w Bielsku-Białej — mówi Jan Kuś — będę chciał pracować nad sprawami związanymi z budownictwem miejskim. Bielsko-Biała jest obecnie w trakcie przebudowy śródmieścia oraz budowy nowych osiedli mieszkaniowych, niezbędnych dla pracowników rozbudowującego się Bielskiego Okręgu Przemysłowego. Właściwa i terminowa realizacja tych przedsięwzięć jest sprawą, która żywo interesuje wszystkich mieszkańców miasta, a więc i mnie jako ewentualnego, przyszłego radnego Miejskiej Rady Narodowej w Bielsku-Białej“.

Autorzy tekstów: R. NICZYPORUK, T. CHWAŁCZYK, H. KUCHARSKI, Z. KLATKA.
Autorzy zdjęć: W. PARKOSZ (5) i archiwum (2)

LOTNICTWO TEMAT PASJONUJĄCY

SIŁY zbrojne Polski Ludowej, chlubiąc się bogatymi tradycjami, są wdzięcznym tematem dla twórców. Polscy malarze, rzeźbiarze i graficy zawsze głęboko tkwili w problematyce najważniejszej aktualnie dla narodu. Żywili w przeszłości i przejawiają obecnie niekłamany sentyment i umiłowanie dla najlepszych tradycji naszego kraju i jego siły zbrojnej.

Z wielką też konsekwencją — wielu artystów plastyków zajmuje się problematyką patriotyczno-obronną, przejawiając dużo inicjatywy i pomysłowości w tworzeniu nowych wartości artystycznych.

Jak określić powiązania między wojskiem i sztuką?

Z całą odpowiedzialnością można stwierdzić, że sztuka głęboko wnika w istotę życia wojska i obronności kraju. Jest to szczególnie wartościowy wkład do współczesnej kultury narodowej. Oddziaływując na intelekt i uczucia odbiorców, sztuka jest więc skutecznym środkiem wychowania społecznego, patriotycznego i internacjonalistycznego w naszych Siłach Zbrojnych.

W jubileuszowym roku XXX-lecia Ludowego Wojska Polskiego oglądaliśmy kilka świetnie zorganizowanych wystaw malarstwa, rzeźby i grafiki. Były one prawdziwym wydarzeniem w życiu kulturalnym naszego kraju. Bardzo liczni plastycy, eksponując na nich prace nawiązujące do zbrojnego wysiłku Polaków w latach 1939—1945, zaakcentowali jednak silnie w swej twórczości współczesne życie i szkolenie Ludowego Wojska Polskiego.

I tutaj — rzecz ciekawa, charakterystyczna: znaczna część twórców za przedmiot swej twórczości obrała życie współczesnego nam, ludowego lotnictwa, wojsk obrony powietrznej kraju, wojsk powietrzno-desantowych. Jak się okazuje, tematyka ta jest dla naszych artystów bliska, wręcz pasjonująca. Dowodem tego są niezliczone dzieła sztuki malarskiej, rzeźbiarskiej i graficznej, wydobywające piękno tych tak przecież utechnicznionych, nowoczesnych rodzajów broni.

Faktem jest, zdumiewającym i jednocześnie budującym, iż niemal wszystkie konwencje i systemy myślenia plastycznego, aktualnie w naszej sztuce działające — znalazły zastosowanie w, ogólnie rzecz biorąc, lotniczej tematyce. Obok bowiem rozwiązań tradycyjnych, powtarzających niekiedy układy kompozycyjne często spotykane w batalistyce polskiej XIX wieku, oglądamy ujęcia bardziej syntetyczne, skrótowe, wywodzące się ze sztuki abstrakcyjnej. Największą różnorodność ujęć — daje się zaobserwować w malarstwie i grafice. Rewelacyjnie również ukazuje się medalierstwo, dostarczając szereg przykładów znakomitego poziomu oraz ujęć wynalazczych także pod względem symboliki treściowej.

Warto tu wymienić chociaż garść przynajmniej nazwisk artystów, którzy w swej twórczości baczną uwagę zwrócili na problematykę lotniczą. Należą do nich m.in. tacy malarze jak Jan Skawiński („Piloci myśliwscy w strojach kompensacyjnych przed startem w powietrze"), Danuta Boguszewska-Chlebowska („Jesienny desant"), Marian Szczerba („Na straży nieba", „Rakiety"), Władysław Jagoda („Husaria"), Ewa Żygulska („Desant"), Kazimierz Śramkiewicz („Spadochroniarze") czy Romuald Płonka („Pod obcym niebem"), rzeźbiarze Jerzy Niziński („Młody orzeł"), Henryk Tomoń („Klucz"), Antoni Bieszczad („Obrona powietrzna"), Stanisław Hochuł („Spadochroniarze") czy Marian Krygier („Obrońcy przestworzy") oraz wielu grafików: Roman Banaszewski, Kazimierz Kandefer, Emilia Nożko-Paprocka, Halina Różewicz-Książkiewicz, Krystyna Wróblewska i inni.

Nie sposób tutaj omówić wszystkie dzieła, nawiązujące do lotniczej tematyki i eksponowane na ostatnich wystawach. Jest ich po prostu zbyt wiele. Zadawałem sobie jednak wielokroć jedno i to samo pytanie: Czy robią one wrażenie na widzu? I dalej: Czy długo się je pamięta?

Nie ma wątpliwości: oddziaływują silnie, pozostają w pamięci długo.

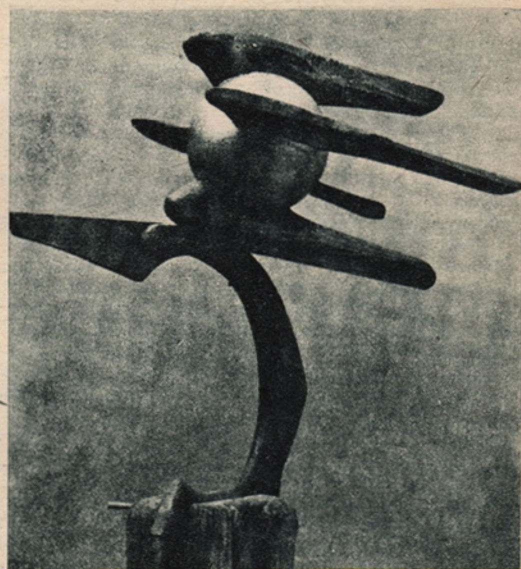
Już to chyba świadczy o ich poziomie artystycznym.

Można by tu wymieniać wiele nazwisk twórców-plastyków, którzy swymi pracami wzbudzili silne zainteresowanie odbiorców, rozbudzili ich ciekawość, potrafili zmusić do zadumy, refleksji, zastanowienia. Nie jest to żaden pełny i obiektywny miernik wartości dzieła — własne odczucie, własna ocena. Każdy z nas... ma jednak prawo powiedzieć, **co** mu się najbardziej podoba i **dlaczego** właśnie ten, a nie inny np. obraz ja, zwykły widz, zakwalifikowałbym do I miejsca. Korzystam więc z tego malutkiego prawa. Oto z istnej powodzi obrazów, rzeźb i grafiki o tematyce naszych powietrznych sił zbrojnych, oglądanych przeze mnie ostatnio, najmocniej utkwił mi w pamięci i sercu obraz warszawskiego malarza Stanisława Żółtowskiego, zatytułowany **„Bezpieczni"**. Pełen niekłamanego zachwytu stałem przed obrazem i powtarzałem w duchu: „Jakie to piękne. Ileż w tym prostoty, umiaru, spokoju. A jednocześnie — siły."

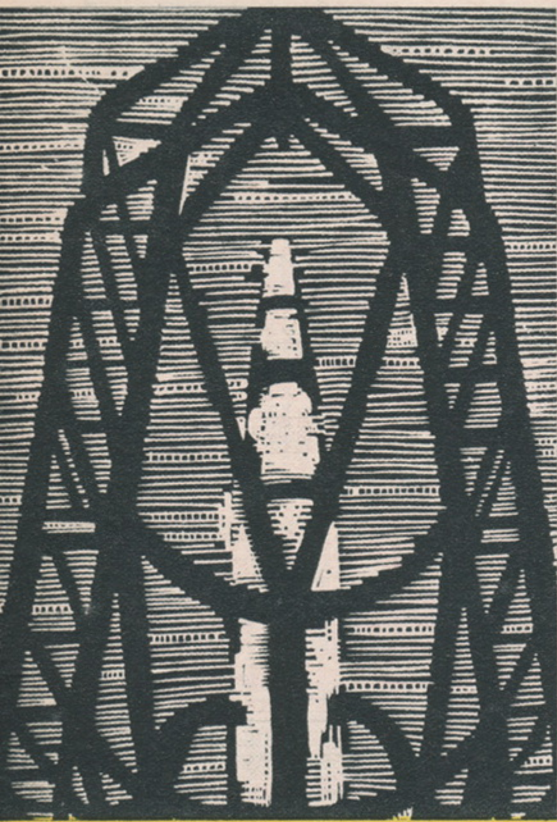
Artysta dokonał czegoś, co rzadko się udaje. Oto w skrótowej, syntetycznej formie powiedział milionom młodych polskich chłopców i dziewcząt: Jesteście bezpieczni. Cieszcie się życiem. Czuwamy nad wami, całą naszą potęgą.

Dwie małe ludzkie figurki, chronione olbrzymimi stalowymi kadłubami rakiet. Cisza, spokój. Zaufanie, że życia, że miłości, tych największych ludzkich dóbr, nikt wrogi nie zakłóci.

Rzeźba Mirosława Smorczewskiego, zatytułowana „Trening pilota".



„Obrona powietrzna" — tak zatytułował swą rzeźbę Antoni Bieszczad.



Autorką linorytu „Technika w służbie pokoju — Rakiety" jest Emilia Nożko-Paprocka.

Ileż w tym obrazie autentycznej prawdy!

A ileż dla mnie satysfakcji: Stanisław Żółtowski dostał za ten obraz jedną z dwóch I nagród. Nie wiedziałem jeszcze o tym, patrząc na jego dzieło. Stąd późniejsza satysfakcja.

Warto może zapoznać się ze zdaniem tego artysty na temat pomocy, jaką otrzymał od wojska przy pracy nad swymi dziełami.

„Nasze prace — mówił artysta — są wyrazem hołdu, jaki my, twórcy oddajemy naszym siłom zbrojnym. Manifestują one naszą miłość do Wojska Polskiego. Chyba nigdy w historii naszego kraju Wojsko Polskie nie otaczało artystów-plastyków taką opieką jak obecnie. Nigdy malarze nie mieli takiego partnera i odbiorcy jak wojsko. Jest to wymownym świadectwem związku sztuk plastycznych z naszymi siłami zbrojnymi. Ułatwiano nam kontakty z wojskiem, pomagano w organizowaniu spotkań, plenerów w jednostkach na terenie całego kraju. Plenery te wiele nam pomogły w pracy, w realizacji naszych zamierzeń twórczych. Organizowane też były wycieczki, prelekcje, wyświetlano nam filmy dokumentalne. Mogliśmy obserwować, poznawać wojsko na co dzień, w różnych sytuacjach przy wypełnianiu obowiązków służbowych."

Czy trzeba innych, lepszych słów, aby określić bliskie, serdeczne kontakty artystów z wojskiem?

Wiele bowiem wojsko robi, aby artystów zachęcić do kontaktów z armią.

„Stwierdziliśmy, że wojsko nas potrzebuje, że potrzebuje naszych dzieł" — powiedział artysta-plastyk Mirosław Smorczewski, zdobywca jednej z trzech pierwszych równorzędnych nagród w dziedzinie rzeźby na wystawie 30-lecia LWP. Otrzymał on ją za kompozycję z cementu i metalu, zatytułowaną **„Trening pilota"**.

„Aby niebo było czyste" (wyżej) — to obraz Benona Liberskiego, zaś „Wojska Lotnicze" (niżej) to dzieło Rościsława Brochockiego.



I tak to jest naprawdę. Potrzebując — wojsko ułatwia pracę. Zaprasza twórców na lotniska, pokazuje im sprzęt, niekiedy umożliwia udział w lotach. Gdy już chodzi o ściśle lotnicze podwórko, to np. dowództwo Wojsk Lotniczych zorganizuje w przyszłym roku w Poznaniu, z okazji 30-lecia ludowego Lotnictwa Polskiego, wystawę plastyki. Czynione są już dziś do niej intensywne przygotowania.

Współpraca dowództwa ze środowiskiem artystów-plastyków ma charakter stały. Organizowano indywidualne wystawy plastyków w poszczególnych jednostkach wojskowych, artyści wygłaszali prelekcje, prowadzili zajęcia na temat sztuki, mówili o swoim warsztacie. Dawało to duże korzyści. Poza tym artyści-plastycy pomagali wojskowym w prowadzeniu szkolenia dla etatowych instruktorów-plastyków, czy nawet kierowników kół zainteresowań plastyką oraz sekcji plastycznych. Gdy dowództwo zorganizowało wystawę amatorskiej twórczości plastycznej, nadesłano na nią 1500 prac amatorów plastyków.

Wojsko Polskie, a w nim lotnictwo — jest bowiem zainteresowane w oddziaływaniu na środowisko artystyczne w całym kraju. Przy pomocy artystów-plastyków chce osiągnąć zasadnicze cele: kształtować gusta, wychowanie estetyczne kadry, jej rodzin i żołnierzy oraz upowszechniać szeroko sztukę o tematyce patriotyczno-obronnej wśród społeczeństwa. Sztuka ta winna pobudzać patriotyzm i zaangażowanie w budownictwie socjalizmu w Polsce.

JERZY ZARĘBSKI

Z LOTU PO KRAJU

● **KRAKÓW.** W listopadzie br. opuściły nasz kraj grupy żołnierzy specjalnej jednostki Wojska Polskiego, która zgodnie z decyzją Biura Politycznego KC PZPR i Rządu PRL weszła w skład Doraźnych Sił Zbrojnych ONZ na Bliskim Wschodzie. Trzonem jednostki są żołnierze popularnych „Czerwonych beretów" — 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej, ale pododdziały specjalistyczne pochodzą również z innych jednostek naszych sił zbrojnych. Dowódcą specjalnej jednostki WP, która liczy ok. 800 żołnierzy, jest płk dypl. **Jerzy Jarosz.** Na podstawie decyzji Sekretariatu ONZ jednostka WP rozmieszczona jest w rejonie Kairu.

★

● **WARSZAWA.** Na listach kandydatów FJN do Stołecznej Rady Narodowej znaleźli się m. in.: **Tadeusz Paplak** — ślusarz z WSK Okęcie, radny DRN Ochota poprzedniej kadencji: **Zygmunt Rutkowski** — inżynier z PLL LOT, radny DRN Ochota poprzedniej kadencji: **Kazimierz Rawski** — technik z WSK „Delta"; **Stefan Lewicki** — konstruktor z WSK, radny RN m. st. Warszawy ubiegłej kadencji oraz **Lucyna Zagrajek** — ślusarz z WSK, radna DRN Praga-Południe w ubiegłej kadencji.

★

● **BYDGOSZCZ.** Spadochroniarze Aeroklubu Bydgoskiego ustanowili w tym roku nowy rekord klubowy, wykonując ponad 2 tysiące skoków. Sekcja spadochronowa klubu może poszczycić się już 10 tysiącami skoków, niedawno bowiem 9 999 skok wykonał **Tadeusz Matyszkiewicz, 10 000 skok — Bogdan Porębski, a 10 001 — Andrzej Kowalski** (ma na koncie 1600 skoków). Gratulujemy.

★

● **WOJSKA LOTNICZE.** W jednej z jednostek lotniczych odbyła się roczna odprawa instruktorów i kierowników sekcji wf i sportu Wojsk Lotniczych. Dokonano na niej analizy i oceny osiągniętych rezultatów w zakresie krzewienia kultury fizycznej w Wojskach Lotniczych. Najlepszy pod tym względem okazał się Centralny Ośrodek Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych im. gen. W. Wróblewskiego w Oleśnicy.

★

● **MIELEC.** W Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego obradowała **XI** Zakładowa Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza ZMS. W trakcie obrad wybrano 11-osobowy Zarząd Zakładowy ZMS, którego przewodniczącym został ponownie **Zbigniew Weryński.**

★

● **BIAŁYSTOK.** Na szybowcach „Czapla" rozegrano w Aeroklubie Białostockim VII Jesienne Zawody Szybowcowe o Złoty Liść Klonu. Startowało 23 pilotów. Zwyciężył **Jerzy Cymbor,** przed **Mikołajem Skuratem** i **Jerzym Wolkowyckim.** Wśród pilotek najlepszą okazała się **Helena Grodzińska.**

★

● **STALOWA WOLA.** Instruktor spadochronowy miejscowego aeroklubu, **Witold Makulski,** wykonał jubileuszowy, 1000 skok spadochronowy. Jest on także pilotem samolotowym (II klasa) i szybowcowym (w tym roku zdobył diament). Sport spadochronowy uprawia od dziewięciu lat. Przed objęciem funkcji instruktora w Aeroklubie Stalowowolskim pracował w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Krośnie. Gratulujemy jubileuszowego skoku.

★

● **LESZNO.** W Centrum Wyszkolenia Lotniczego APRL odbyła się 12 listopada br. narada przewodniczących komisji rewizyjnych aeroklubów regionalnych, zorganizowana przez Główną Komisję Rewizyjną Aeroklubu PRL. Jej celem było podsumowanie dotychczasowej działalności komisji rewizyjnych, wymiana doświadczeń oraz omówienie kierunkowych wytycznych w dalszej działalności. W naradzie udział wzięli: sekretarz generalny APRL płk dypl. **Stanisław Miler,** skarbnik Zarządu Głównego mgr inż. **Wiktor Leja** oraz szefowie działów Biura ZG APRL. Jej uczestnicy przedyskutowali także program działalności Aeroklubu PRL na lata 1974—80 i prognoz do roku 1990 oraz poruszyli w dyskusji najistotniejsze problemy stowarzyszenia. Podsumowania narady dokonał przewodniczący Głównej Komisji Rewizyjnej APRL mgr **Roman Jaworowski.** L. G.

★

● **WARSZAWA.** Po wieloletniej służbie wojskowej odeszli do rezerwy zasłużeni oficerowie lotnictwa: ppłk pil. **Tadeusz Dalecki** i ppłk pil. **Marian Hofman.** Za swą ofiarną długoletnią służbę w lotnictwie zostali odznaczeni m. in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Ppłk pil. rez. T. Dalecki znany jest z publikacji lotniczych, jako autor książek wspomnieniowych, m. in. „W lotniczym peryskopie" i „Operacja-Bieszczady".

★

● **NASIELSK.** Wytwórnia Prefabrykatów i Montażu Konstrukcji Instalatorskich „Instal" zainaugurowała 20 listopada br. pracę nowo utworzonego pionu montażu lotniczego. Z pomocą Wojsk Lotniczych przeprowadzono koło Pułtuska operację śmigłowcową (Mi—8) montażu wieży ciśnień w ośrodku wczasowym na trudno dostępnym wzgórzu. Cała akcja przewiezienia i zmontowania konstrukcji zbiornika, mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych (silny wiatr, opady), trwała 2 godziny, a krajobraz został nietknięty. Dzięki nowoczesnemu montażowi przy pomocy śmigłowca udało się uniknąć wycięcia kilku hektarów drzew. Całą operacją kierował z ziemi mjr pil. **Walenty Wirbuł.** Załogę śmigłowca Mi—8 stanowili: kpt. pil. **Józef Wietecha,** pkt. pil. **Alfred Bonna** i chor. **Bogumił Jasik.**

★

● **BYDGOSZCZ.** Szybownicy Aeroklubu Bydgoskiego wylatali w 1973 r. 1 930 godzin i przelecieli 27 612 km, z tego 17 698 km po trasach zamkniętych.

★

● **MIELEC.** W 7 samolotowych zawodach o mistrzostwo Aeroklubu Mieleckiego zwyciężył **Stefan Danecki** przed **Stanisławem Wasilem.** Startowało 12 pilotów. Rozegrano 3 konkurencje.

★

ZMARLI

● 24 października 1973 r. w wieku 70 lat, **TADEUSZ WONDOŁOWSKI,** długoletni pracownik WSK w Mielcu, odznaczony m. in.: Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi oraz Honorową Odznaką WSK Mielec.

BIULETYN AEROKLUBU PRL
nr nr 489 i 490

Diamenty za przewyższenie 5000 m

1(511)	Jerzy Bartoszek	— 5530 m,	(9.02.1973)
2(512)	Andrzej Malec	— 6150 m.	(13.02.1973)
3(513)	Wacław Sieczkowski	— 6750 m,	(13.02.1973)

Diamenty za przelot po trasie zamkniętej 300 km

1 (997)	Marek Mokszki	— 309 km,	(9.06.1972)
2 (998)	Alojzy Borkowski	— 309 km,	(9.06.1972)
3 (999)	Józef Głowiński	— 304 km,	(30.05.1973)
4(1000)	Lechosław Lipski	— 304 km,	(30.05.1973)

Diamenty za przelot 500 km

1(355)	Stanisław Kolasa	— 522 km,	(4.04.1973)
2(356)	Jerzy Bartoszek	— 513 km,	(27.04.1973)
3(357)	Roman Kościelny	— 550 km,	(28.04.1973)
4(358)	Maria Popiołek	— 537 km,	(12.05.1973)
5(359)	Henryk Ostromęcki	— 529 km,	(12.05.1973)
6(360)	Waldemar Hubert	— 520 km,	(12.05.1973)
7(361)	Tadeusz Gołata	— 519 km,	(27.04.1973)
8(362)	Stanisław Zientek	— 537 km,	(16.05.1973)

Złote Odznaki Szybowcowe

1(880)	Eugeniusz Zimmer	— 3900 m,	315 km,	(1.01.1973)
2(881)	Józef Głowiński	— 3150 m,	304 km,	(30.05.1973)
3(882)	Adam Fijałkowski	— 3150 m,	324 km,	(20.10.1972)
4(883)	Leszek Maślanka	— 3100 m,	310 km,	(28.04.1973)
5(884)	Jan Kolba	— 3540 m,	315 km,	(20.10.1972)
6(885)	Jerzy Bartoszek	— 5530 m,	306 km,	(9.02.1973)
7(886)	Stefan Podleśny	— 3400 m,	310 km,	(30.05.1973)
8(887)	Michał Krakowczuk	— 3175 m,	309 km,	(30.05.1973)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

1(4105)	B. Lewandowski	— 5 h 43 min.,	1220 m,	58 km	(15.4.1973)
2(4106)	R. Sulich	— 5 h 22 min.,	1800 m,	78 km	(10.5.1973)
3(4107)	M. Przepiórka	— 5 h 22 min.,	1350 m,	55 km	(10.5.1973)
4(4108)	J. Łapin	— 5 h 14 min.,	1450 m,	98 km	(18.5.1973)
5(4109)	J. Santkiewicz	— 5 h 03 min.,	1075 m,	97 km	(18.5.1973)
6(4110)	R. Czubak	— 6 h 06 min.,	1100 m,	92 km	(18.5.1973)
7(4111)	J. Kędzierski	— 5 h 25 min.,	1350 m,	68 km	(18.5.1973)
8(4112)	W. Jajko	— 5 h 11 min.,	1150 m,	51 km	(29.5.1973)
9(4113)	B. Stachowiak	— 5 h 20 min.,	1480 m,	92 km	(29.5.1973)
10(4114)	A. Parzysz	— 5 h 27 min.,	1100 m,	92 km	(29.5.1973)
11(4115)	P. Czank	— 5 h 30 min.,	1140 m,	51 km	(29.5.1973)

Diamenty za przewyższenie ponad 5000 m

4(514)	Wacław Kowalewski	— 5050 m.	(15.01.1971)

Diamenty za przelot 500 km

9(363)	Andrzej Kanigowski	— 500 km	(27.04.1973)
10(364)	Henryk Koprowicz	— 509 km	(30.05.1973)
11(365)	Leszek Dunowski	— 540 km	(5.06.1973)
12(366)	Bolesław Zoń	— 540 km	(5.06.1973)
13(367)	Henryk Poźniak	— 540 km	(5.06.1973)
14(368)	Zygmunt Wróblewski	— 512 km	(12.05.1973)
15(369)	Stefan Polański	— 500 km	(29.05.1973)
16(370)	Jerzy Makula	— 500 km	(30.05.1973)
17(371)	Stanisław Targowski	— 529 km	(30.05.1973)
18(372)	Henryk Toboła	— 513 km	(17.06.1973)
19(373)	Józef Głowiński	— 520 km	(17.06.1973)

Diamenty za przelot po trasie zamkniętej 300 km

5(1001)	Tadeusz Swist	— 322 km	(18.05.1973)
6(1002)	Andrzej Swist	— 322 km	(18.05.1973)
7(1003)	Tadeusz Koterla	— 305 km	(29.05.1973)
8(1004)	Jacek Jastrzębski	— 302 km	(29.05.1973)
9(1005)	Wiesław Matusewicz	— 302 km	(29.05.1973)
10(1006)	Andrzej Malec	— 324 km	(29.05.1973)
11(1007)	Andrzej Zaręba	— 324 km	(29.05.1973)
12(1008)	Wacław Płotka	— 396 km	(29.05.1973)
13(1009)	Tadeusz Skuza	— 352 km	(29.05.1973)
14(1010)	Piotr Artymowicz	— 308 km	(29.05.1973)
15(1011)	Henryk Mroczek	— 300 km	(30.05.1973)
16(1012)	Michał Krakowczyk	— 305 km	(30.05.1973)
17(1013)	Jerzy Jarmoluk	— 312 km	(30.05.1973)
18(1014)	Lech Kasprowicz	— 302 km	(30.05.1973)
19(1015)	Wacław Kowalewski	— 312 km	(17.06.1973)
20(1016)	Krzysztof Trzeciakowski	— 326 km	(26.06.1973)
21(1017)	Stanisław Kaźmierczak	— 326 km	(26.06.1973)
22(1018)	Andrzej Klebański	— 326 km	(26.06.1973)
23(1019)	Marek Kamiński	— 322 km	(27.06.1973)

Złote Odznaki Szybowcowe

9(887)	Jan Szydło	— 5850 m,	304 km,	(6.11.1973)
10(888)	Marek Grochowski	— 3600 m,	324 km,	(5.07.1973)
11(889)	Lech Kasprowicz	— 5160 m,	302 km,	(30.05.1973)
12(890)	Andrzej Górnicki	— 3500 m,	310 km,	(31.05.1973)
13(891)	Wacław Kowalewski	— 4850 m,	312 km,	(17.06.1973)
14(892)	Wojciech Walski	— 4340 m,	331 km,	(7.07.1973)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
płk dypl. STANISŁAW MILER

Nowości wydawnicze

Janusz Meissner — PIÓRO ZE SKRZYDEŁ. Wydawnictwo „Iskry", Warszawa — 1973. Kolejny tom wspomnień naszego znakomitego pisarza obejmujących już lata powojenne. Str. 352, cena 35 zł.

★

Janusz Meissner — MOJE ZŁEGO POCZĄTKI. Wydawnictwo Literackie, Kraków — 1973. Wybór najciekawszych opowiadań klasyka naszej literatury lotniczej, napisanych i wydanych przed rokiem 1939, uzupełniony trzema utworami powojennymi. I tom utworów wybranych pisarza, których edycje zapoczątkowało krakowskie Wydawnictwo Literackie. Str. 333, cena 30 zł.

Antoni Przeniczny — ROZWÓJ ARTYLERII PRZECIWLOTNICZEJ. Biblioteka Wiedzy Wojskowej. Wydawnictwo MON, Warszawa — 1973. Źródłowa praca omawiająca dzieje artylerii przeciwlotniczej od lat najdawniejszych (XVIII w.) aż po czasy współczesne. Sprzęt, formy i środki walki. Str. 218, cena 35 zł.

★

Napoleon Rydzewski — SPADOCHRONY NA DRZEWACH. Przełożył z rosyjskiego **Grzegorz Łatuszyński.** Wydawnictwo „Książka i Wiedza", Warszawa — 1973. Opowieść dokumentalna o działalności radzieckiej grupy desantowej na tyłach wroga, na terenie byłych Prus Wschodnich, w ostatnich miesiącach II wojny światowej. Str. 267, cena 35 zł.

★

Jerzy Dostatni — NA TYŁACH WROGA. Wydawnictwo Lubelskie, z serii „Miniatury". Zbeletryzowana relacja o działalności grupy wywiadowczo-dywersyjnej „Wisła", utworzonej w Lublinie pod koniec 1944 r. Str. 172, cena 8 zł.

ROZALIA BOROWIEC — ustawiacz

Pracuje w rzeszowskiej WSK od 1952 r. Obecnie zajmuje stanowisko ustawiacza. Od 1968 r. jest członkiem partii, jak również członkiem egzekutywy OOP, członkiem Plenum Komitetu Zakładowego i Komitetu Miejskiego PZPR. Pełni również funkcję przewodniczącej Rady Kobiet w swoim wydziale i jest członkiem Komisji Kobiecej przy RZ. Na radną do MRN kandyduje w 3 Okręgu Wyborczym.

„Jeżeli zostanę wybrana radną — mówi nam — będę dążyć do tego, aby kobietom pracującym było coraz lżej. Np. zlikwidować III zmianę dla kobiet, które mają małe dzieci. Wiele kłopotów mają kobiety pracujące z umieszczeniem dziecka w przedszkolu, a więc trzeba by wysuwać propozycję przyspieszenia budowy przedszkoli i żłobków, ujmowanie w planach rozbudowy nowych tego rodzaju placówek. Ważną dla mnie sprawą jest też podnoszenie kwalifikacji zawodowych kobiet, a co za tym idzie podwyższenie ich zarobków. Chciałabym też, aby na terenie naszego osiedla było więcej placów zabaw dla dzieci i dobrze zaopatrzone sklepy". (k. l)

PRZED
X ZJAZDEM
AEROKLUBU
PRL

PROPONUJEMY ZMIANY W ORGANIZACJI SZKOLENIA SPADOCHRONOWEGO

OCENIAJĄC działalność spadochronową Aeroklubu PRL za lata ubiegłe stwierdzić należy, że pomimo pewnych osiągnięć na arenie międzynarodowej, poziom sportu spadochronowego w Polsce — jest stanowczo za niski.

Dla przykładu posługujemy się przeciętnymi wynikami sportowca — spadochroniarza w konkurencjach „klasycznych". Na podstawie wyników ostatnich XVII Spadochronowych Mistrzostw Polski (rezultaty 30 zawodnika) wynika, że w skokach celnościowych uzyskuje on (w każdym skoku) około 1 metra odległości od centrum, a wiązankę akrobacji wykonuje przeciętnie w granicach 11 sekund.

Naszym zdaniem, są to rezultaty niezadowalające. Przeciętny skoczek powinien w celności lądowania uzyskiwać średnio wyniki w granicach poniżej 0,50 metra, a akrobację wykonywać w czasie poniżej 10 sekund. Osoby niezorientowane osądzą zapewne, że jest to różnica niewielka i nic nie znacząca, ale dla fachowców osiągnięcie tego poziomu sprawności sportowej to parę lat wytężonej pracy, połączonej z zaangażowaniem dużo większych środków materialnych niż obecnie.

Według naszej opinii, te lepsze rezultaty można jednak osiągnąć stosując zmiany w centralnej organizacji szkolenia spadochronowego. Zmiany te spowodowałyby, jak już mówiliśmy, wzrost poziomu sportu spadochronowego w kraju i dały oprócz tego poważne oszczędności finansowe przez lepsze, ekonomiczniejsze wykorzystanie sprzętu spadochronowego, resursu samolotów, właściwe obciążenie pracą kadry szkoleniowej i szybsze uzyskanie pożądanych efektów szkoleniowych.

Podstawowym naszym założeniem jest przejście ze szkolenia spadochronowego systemem dochodzącym (które w chwili obecnej jest nie do przyjęcia) na szkolenie skoszarowane na wszystkich szczeblach kwalifikacji skoczków, łącznie ze szkoleniem podstawowym.

Jak to urzeczywistnić? Otóż trzeba zorganizować ośrodki szkolenia spadochronowego właściwie działające i funkcjonalne. Ponieważ trudno wymagać zorganizowania w przeciągu krótkiego czasu takich stałych ośrodków, należy je organizować w obrębach baz samolotów An-2, na pewien okres w roku, najlepiej w czasie wakacji. Ośrodek winien otrzymywać środki na administracyjne zabezpieczenie szkolenia, skomasować ze wszystkich podległych aeroklubów sprzęt i osprzęt spadochronowy oraz zabezpieczyć środki MPiS. Wszystkie aerokluby podległe powinny na ten okres delegować do ośrodka etatowych instruktorów dla zabezpieczenia szkolenia. Instruktorów w takim ośrodku powinno być minimum pięciu, ażeby skoki przeprowadzać zgodnie z przepisami i aby dawały one konkretne efekty szkoleniowe. Aby uzyskać jak najlepsze efekty szkoleniowe, należy w tych ośrodkach organizować szkolenie z zachowaniem podziału pracy według kwalifikacji skoczków, tzn. organizować turnusy osobne dla szkolenia podstawowego, osobne dla skoczków szkolonych do klasy II oraz klasy I i osobne dla wyczynowców (z klasą I).

Czas trwania turnusu powinien być ustalony według rzeczywistych potrzeb szkoleniowych, a nie sztucznie ograniczony do jakiegoś umownego okresu z powodu ewentualnych trudności administracyjno-finansowych. Środki finansowe na organizację ośrodków należy wyasygnować w ramach przysposobienia obronnego. Oprócz tego wszystkie akcje, które nie przejawiają działalności sportowej, należy ograniczyć w działalności spadochronowej na własnym terenie. W sumie dałoby to duże oszczędności finansowe, które pozwoliłyby na zorganizowanie takich nietrwałych ale bardzo operatywnych ośrodków spadochronowych, zapewniających skoczkom optymalne warunki szkoleniowo-treningowe.



Jak najsprawniej zorganizować proces szkolenia spadochronowego od pierwszych skoków...

Następnym problemem jaki nam się nasuwa jest sprawa ukierunkowania działalności spadochronowej przez Aeroklub PRL — na działalność sportową, wyczynową, a nie mierną propagandę w postaci ilości wykonanych skoków i zdobytych klas wyszkoleniowych. Wiadomo jest wszystkim, że obecnie największą popularność i propagandę we wszystkich dyscyplinach sportowych uzyskujemy poprzez międzynarodowe sukcesy naszych sportowców.

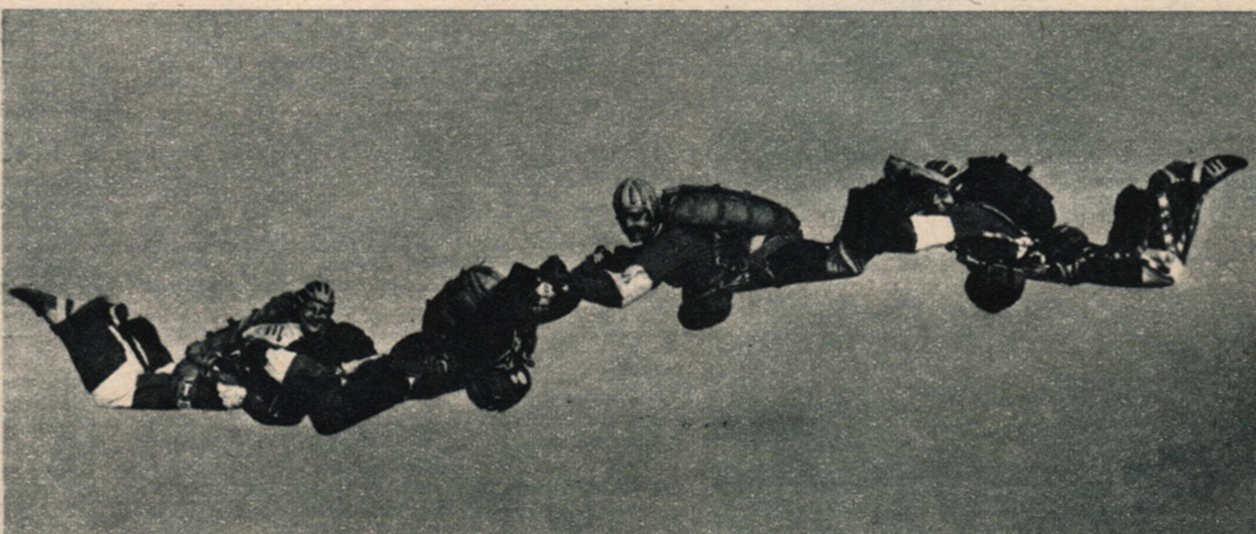
Z tego krótkiego wywodu wniosek jest jeden: należy ukierunkować działalność, generalnie popierając sport lotniczy, we wszystkich specjalnościach: spadochronowej, szybowcowej i samolotowej. Wracając do proponowanych przez nas zmian organizacyjnych, określimy profil pracy sekcji spadochronowej. Otóż 70—80 proc. pracy szkoleniowo-treningowej (wymiernikiem może tu być ilość skoków wykonywanych w ciągu roku) winno odbywać się w ośrodkach spadochronowych na obozach skoszarowanych. Pozostałe 20—30 proc. skoków powinno poświęcać się na organizowanie zawodów spadochronowych na własnym terenie, organizację skoków na stadiony i w teren przygodny z okazji różnego rodzaju imprez sportowych — co jest najcelniejszym sposobem propagowania spadochroniarstwa oraz na utrzymanie kwalifikacji przez skoczków wyczynowych.

Ciężar pracy instruktora we własnej sekcji winien przejść na prowadzenie naboru na szkolenie, wstępną selekcję kandydatów oraz szkolenie teoretyczne skoczków i kierowanie ich na szkolenie praktyczne do ośrodków spadochronowych (w pracy tych ośrodków winien też brać czynny udział). Taka organizacja pracy sekcji może dać nam oczekiwane efekty na arenie krajowej i zagranicznej.

Kończąc te przedzjazdowe rozważania sądzimy, że sprawy przez nas poruszone będą tematem poruszanym przez delegatów na Zjeździe, natomiast nowo wybrane władze wprowadzą je w życie dla dobra polskiego sportu spadochronowego.

Za instruktorów spadochronowych Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Krośnie — szef wyszkolenia
STEFAN CHMURA

...do zespołowych skoków połączonych z układami różnych figur geometrycznych w powietrzu („relativ") — oto problem, o którym piszą instruktorzy spadochronowi z Krosna — zasłużeni wychowawcy wielu skoczków spadochronowych.
Zdjęcia: J. Pomianowski i „Aerokurier"



POKOLENIE INSTRUKTORÓW

NIECODZIENNE było to spotkanie. W listopadzie br., po 25 latach od chwili powstania CSIS, przemianowanej potem na CWIS, przybyli do Bielska jej wychowankowie, by uczestniczyć w koleżeńskim zjeździe. Młodszym czytelnikom już na wstępie należy się rozszyfrowanie tajemniczych skrótów, które dwadzieścia lat temu cieszyły się dużą popularnością i były synonimem dobrej, lotniczej roboty w zakresie szkolenia instruktorów szybowcowych.

CSIS to powstała w 1948 r. Centralna Szkoła Instruktorów Szybowcowych Powszechnej Organizacji „Służba Polsce". Szkoła, zlokalizowana początkowo w Goleszowie, po półtoramiesięcznym okresie przeniosła się do Aleksandrowic k. Bielska, gdzie przez trzy lata znajdowała się jej stała baza. Na pierwszy turnus tej rocznej szkoły zgłosiło się ponad stu kandydatów na zawodowych instruktorów szybowcowych. Była to młodzież z terenu całego kraju, o różnym poziomie wykształcenia, o niewielkim przygotowaniu lotniczym, bądź w ogóle bez takiego przygotowania. Dobre zdrowie i chęć szczera, poparte zamiłowaniem do lotnictwa i przykładaniem się do pracy, znaczyły jednak wiele. Żołnierska dyscyplina, nauka uzupełniająca wykształcenie ogólne, teoria lotnicza, zajęcia kulturalne i sportowe oraz praca społeczna to treści, które wypełniały pobyt junaków w Aleksandrowicach. Na szkolenie w powietrzu jeździli do szkół szybowcowych w Lisich Kątach, na Żarze i w Jeżowie. Na praktykę instruktorską — również do innych szkół szybowcowych. W międzyczasie odbywali skoki spadochronowe w Nowym Targu.



Aleksandrowice, 1949 r. Tak prezentował się pierwszy turnus Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych Powszechnej Organizacji „Służba Polsce".

Na drugim turnusie szkołę przejmuje Liga Lotnicza. Obok Polaków szkolą się w CSIS-ie kandydaci na instruktorów szybowcowych z Bułgarii i Czechosłowacji. Nauki w szkole jest dużo, pracy na starcie nie mniej. Niezbyt wytrwali odchodzą. CSIS okazuje się twardą szkołą charakterów. Spory zasób wyniesionej ze szkoły wiedzy ogólnej i lotniczej, 50—60 godzin nalotu na szybowcach, popartych na ogół srebrną odznaką szybowcową i oczywiście uprawnieniami instruktorskimi, dają pełnię szczęścia. Tym bardziej, że praca w szkołach szybowcowych czeka od zaraz. Liczą się też jeszcze niezapomniane przeżycia i koleżeńska atmosfera. Wiele satysfakcji sprawia nauka pod okiem znakomitych nauczycieli — m.in. pracowników Instytutu Szybownictwa w Bielsku i najlepszych instruktorów szybowcowych w Polsce.

W 1952 r., wraz z czwartym turnusem, szkoła przenosi się do Jeżowa Sudeckiego i zmienia nazwę na Centrum Wyszkolenia Instruktorów Szybowcowych Ligi Lotniczej. Pod koniec roku czwarta grupa kilkudziesięciu nowo wyszkolonych instruktorów opuszcza szkołę. Są to, jak się okazuje, ostatni absolwenci. CWIS, kontynuator CSIS-u, przestaje istnieć.

W czasie czteroletniej działalności CSIS i CWIS ukończyło około półtorej setki wykwalifikowanych instruktorów szybowcowych. Zasilili oni przede wszystkim rozwijające się intensywnie lotnictwo sportowe oraz w pewnym stopniu inne rodzaje lotnictwa.

Dzisiaj, z 25-letniej perspektywy czasu, widać jak wiele zrobili dla polskiego lotnictwa. Stanowią całe pokolenie lotników. Wyszkolili tysiące uczniów, który w dużej mierze stanowią o sile dzisiejszego lotnictwa. Zostawili swój istotny ślad w dziele budowy polskich skrzydeł. Są wciąż sprawni i czynni. Weszli już do historii, chociaż jeszcze przez wiele lat będą współczesnością.

I oto po 25 latach zebrali się razem w domu wczasowym „Transportowiec". Przybyło ich do Bielska prawie trzydziestu. Niektórzy spotykają się w swej lotniczej pracy na co dzień. Inni jednak nie widzieli się dwadzieścia czy dziesięć lat. Nie zapomnieli jednak wspólnie spędzonych miesięcy w szkole instruktorów. Nie zapomnieli o sobie. Czują się rodziną. Naturalne w takich chwilach wspomnienia przeplatają się z dokonaniami dnia dzisiejszego. Wyciągają pożółkłe zdjęcia młodych junaków w „Żurawiu", „Salamandrze", „Olimpii", „Jeżyku" czy „Musze bis". Tak, to oni, tylko trochę młodsi. Na nowych zdjęciach widać ich już jako instruktorów z uczniami, jako pilotów zawodowych lotnictwa wojskowego i cywilnego, jako mężów i ojców.

Szkolne, CSIS-owskie i CWIS-owskie lata przypomina też zachowana kronika. Czytamy w niej: „Aleksandrowice, 30.X.1949 r. Na pamiątkę nigdy nie zapomnianych chwil spędzonych w CSIS-ie wpisują się absolwenci I Kursu Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych Powszechnej Organizacji „Służba Polsce". Pod tekstem szereg zamaszystych podpisów:

Jerzy Derkowski. Przyjechał na zjazd aż z Gdańska. Wciąż młody, uśmiechnięty, energiczny. Już na drugim turnusie CSIS-u powierzono mu funkcję szefa wyszkolenia, którą pełnił przez pozostały okres działalności szkoły. Potem był instruktorem w CWL we Wrocławiu, a z kolei szefem wyszkolenia w Aeroklubie Kujawskim. Szkolił na szybowcach za granicą. Od 1967 r. jest pilotem lotnictwa gospodarczego. Jako pilot pracował w Afryce.

Bronisław Burakiewicz. Jest instruktorem w Aeroklubie Jeleniogórskim. Pozostał wierny szkoleniu młodzieży na szybowcach. Wyszkolił kilkuset uczniów. Może tylko zbyt wysokie czoło różni go od sylwetki na zdjęciu sprzed 25 laty.

A oto dalsi absolwenci pierwszego turnusu: **Mieczysław Dąbkowski** — szef pilotów ZUA w Gdańsku; **Zdzisław Przyjemski** — kierownik Aeroklubu Kujawskiego; **Janusz Gadomski** — instruktor Aeroklubu Białostockiego; **Roman Dryja** — pilot lotnictwa gospodarczego w Gdańsku; **Adam Niźnik** — szef wyszkolenia Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, ojciec dwóch synów pilotów z uprawnieniami instuktorskimi; **Janusz Tomaszewski** — zawiadowca lotniczy w Ostrowie i inni.

Nie mniej zamaszyste są podpisy absolwentów drugiego rocznika CSIS-u: **Mieczysław Herzyk** — obecnie szef wyszkolenia Aeroklubu Gliwickiego; **Andrzej Majewski** — oficer pilot 1 klasy; **Wiesław Wolański** — pilot lotnictwa sanitarnego w Krakowie...

Pierwsze słowo w czasie zjazdu absolwentów należy, tak jak przed 25 laty, do pierwszego komendanta CSIS-u, **Stanisława Fedyszyna**, od wielu lat kierownika Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Jest wzruszony i szczęśliwy. Trzyma się doskonale, imponuje energią. A przecież ma za sobą wiele niełatwej pracy dla dobra lotnictwa. Obok niego, jak dawniej, były zastępca komen-



Szybowce „Żuraw" (powyżej) i „Salamandra" (poniżej) dobrze służyły CSIS-owcom i CWIS-owcom.



Grupa słuchaczy CWIS-u na lotnisku, przy szybowcu „Mucha bis" (na zdjęciu poniżej).



Bielsko-Biała, 18 listopada 1973 r. Uczestnicy koleżeńskiego zjazdu wychowanków Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych i Centrum Wyszkolenia Instruktorów Szybowcowych, podczas gościnnej wizyty w Zakładach Szybowcowych. **Zdjęcie: Henryk Kucharski i archiwum**

danta **Jan Nowak.** Dla honorowego gościa zjazdu, prezesa Aeroklubu PRL, gen. bryg. nawig. **Władysława Jagiełły,** absolwenci CSIS-u i CWIS-u to piękna karta lotnictwa sportowego i... wciąż podstawowa kadra aeroklubów regionalnych.

I znów wspomnienia splatają się z dniem dzisiejszym. W czym leży siła i lotnicza żywotność absolwentów CSIS-u i CWIS-u? Jakie stąd wypływają nauki? Czy model jednorocznej szkoły sprzed lat jest niezastąpiony? Jak przełożyć tamte doświadczenia i wyniki na dzień dzisiejszy? Nie zawsze można znaleźć na to precyzyjną odpowiedź. Nie ulega wątpliwości, że dla **Leona Bodnara, Czesława Robaka, Karola Gawory, Jana Muchy, Zbigniewa Luranca, Bolesława Spaczyńskiego, Janusza Tarkowskiego, Henryka Wiśniewskiego** i innych CSIS-owców szkoła była potrzebą, lotnictwo niezwykłym magnesem, a zawód instruktora szybowcowego wielkim celem w młodzieńczym życiu. Czy jednak obecnie zawód instruktora lotniczego lub pilota zawodowego jest równie wielkim celem współczesnej młodzieży?

Przypominają się wyniki niedawnych sond wśród najmłodszych pilotów. Lotnictwo jeszcze wciąż oddziaływuje mocno na wyobraźnię młodzieży, chociaż rosną mu poważni i bardziej dostępni konkurenci. Zmieniły się warunki, to prawda. Dziś jednak młodzież 16—20-letnia startuje do zawodu lotniczego z wysokiego pułapu, jeśli chodzi np. o wykształcenie i przygotowanie ogólne. Pomimo to — zdobycie tylko licencji pilota zawodowego i uprawnień instruktora lotniczego trwa dobre kilka lat, a zbyt często lata te wydłużają się do monstrualnych rozmiarów. A młodzież, wbrew pozorom, tak przed ćwierćwieczem jak i dzisiaj jest wyjątkowo konkretna, lubi działać szybko i sprawnie.

25 lat temu młodzian pragnący zostać instruktorem szybowcowym miał gwarancję, że po roku solidnej pracy zdobędzie zawód i otrzyma pracę. Dzisiaj takiej gwarancji nie ma. Chylić trzeba czoło przed wykładowcami i instruktorami CSIS-u i CWIS-u, którzy potrafili w ciągu roku nauczyć młodych adeptów latania, matematyki i fizyki, wbić im w głowę teorię lotniczą, nauczyć latać i szkolić innych. Myślę jednak, że nie brakuje takich nauczycieli również i dziś. W wielu rodzajach lotnictwa odczuwa się braki instruktorów i pilotów zawodowych. Aż prosi się więc roczna szkoła pilotów zawodowych o intensywnym programie szkolenia, do której przyjmowani byliby absolwenci szkół średnich. Że byłby to nawrót do czasów CSIS-u i CWIS-u? A dlaczego nie? Do dobrych wzorów należy wciąż wracać, tym bardziej, jeśli nie ma się nic lepszego. Byłoby to jedno z rozwiązań, być może tylko o charakterze doraźnym. Kto ma się podjąć tego wysiłku? Zdaje się, że nie ma chętnego, że jedni oglądają się na drugich. Planowana integracja lotnictwa cywilnego jest doskonałą okazją, aby przypomnieć raz jeszcze o konieczności powołania do życia cywilnej, zawodowej szkoły pilotów i instruktorów lotniczych.

Najbliższe lata przyniosą realizację nowego modelu szkolnictwa, zatwierdzonego już przez Sejm. Byłoby rzeczą ze wszechmiar słuszną, aby wśród szkół kierunkowych objętych powszechnym systemem nauczania znalazły się również szkoły przygotowujące pilotów zawodowych dla lotnictwa. Aby szkolono w nich pilotów i instruktorów konkretnie, intensywnie i krótko. Kandydatów do takich szkół z pewnością nie zabraknie.

I tak to wspomnienia o CSIS-ie i CWIS-ie splotły się z potrzebą powołania do życia szkoły zawodowej pilotów i instruktorów. Nieprzypadkowo. Dobra robota jest wysoko ceniona wszędzie, w lotnictwie ma ona jednak szczególną wagę.

Powróćmy jeszcze na chwilę do koleżeńskiego zjazdu CSIS-owców i CWIS-owców. Nie bez kozery zostali oni zaproszeni do bielsko-bialskich Zakładów Szybowcowych. Tu byli świadkami narodzin wielu konstrukcji, na których latali sami i przypinali skrzydła innym. Dyrektor zakładów, mgr inż. **Władysław Nowakowski,** inżynierowie **Józef Niespal, Piotr Mynarski, Józef Zieleziński** i inni, którzy są dziś gospodarzami spotkania, byli wykładowcami w CSIS-ie. Zakłady żegnają się właśnie z produkcją szybowców drewnianych. Wchodzą w nową epokę tworzyw sztucznych. Również w środowisku instruktorów-jubilatów zmieniają się pojęcia o klasycznej budowie i osiągach szybowca oraz wielu związanych z tym elementów nowej wiedzy lotniczej. Konieczny i naturalny jest postęp w każdej dziedzinie lotnictwa. Nowe zadania stoją przed dawnymi nauczycielami i ich uczniami — wychowankami CSIS-u i CWIS-u. Podejmują je, nie oglądając się na drugich, dla dobra lotnictwa.

Żegnają się wychowankowie i nauczyciele, uczestnicy koleżeńskiego zjazdu, przyjaciele. Małżeństwo **Lidia** i **Andrzej Paziowie** jadą do Warszawy, gdzie on jest szefem pilotów Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego, a ona szefem wyszkolenia Aeroklubu Warszawskiego. Do stolicy wraca też **Marian Kwiecień,** kapitan pilot PLL LOT. Do Legionowa podąża specjalista od spadochronów, **Henryk Jaksim.** Na pilotów 1 klasy **Franciszka Kulikowa** i **Mieczysława Jasińskiego** czeka służba w jednostkach. **Jarosław Rębowski** spieszy się do swej pracy naukowej w Łodzi, a na naczelnika gminy, **Mieczysława Lipskiego,** czekają nowe zadania w Słupsku.

Do następnego spotkania za okrągłą liczbę lat!

HENRYK KUCHARSKI

P.S. Uczestnicy koleżeńskiego zjazdu absolwentów CSIS-u i CWIS-u serdecznie dziękują tym wszystkim, którzy przyczynili się do zorganizowania i uświetnienia nie zapomnianego dla nich spotkania. Szczególne podziękowania składają pracownikom Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, na czele ze Stanisławem Fedyszynem oraz kadrze inżyniersko-technicznej Zakładów Szybowcowych i Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Szybownictwa w Bielsku-Białej, na czele z dyrektorami mgr. inż. Władysławem Nowakowskim i inż. Jerzym Śmielkiewiczem.



Jeżów Sudecki, 1952 r. Turnus czwarty, czyli słuchacze Centrum Wyszkolenia Instruktorów Szybowcowych Ligi Lotniczej.

ROZMAWIAMY

Z INŻYNIEREM ANDRZEJEM ABŁAMOWICZEM LAUREATEM I NAGRODY W KONKURSIE NA WSPOMNIENIA LOTNIKÓW

W jednym z poprzednich numerów „Skrzydlatej Polski" zostały omówione wyniki konkursu na wspomnienia lotników i w ogóle ludzi lotnictwa. Na konkurs ten, noszący oficjalny tytuł „Wczoraj i dziś polskiego lotnictwa", nadesłano wiele, bo aż blisko pięćdziesiąt prac o znacznej objętości. Charakteryzowały się one dobrym poziomem, interesującym i starannym doborem materiału faktograficznego oraz dobrą formą literacką. Wśród uczestników konkursu znalazło się wielu lotników.

Sukces zatem w takim konkursie był trudny do osiągnięcia. Z tym większą więc satysfakcją mogłem złożyć gratulacje inżynierowi **ANDRZEJOWI ABŁAMOWICZOWI**, który został laureatem I nagrody.

Andrzej Abłamowicz należy do ścisłego grona najsławniejszych lotników minionego trzydziestolecia w Polsce. Jako pilot doświadczalny Instytutu Lotnictwa, od roku 1950 do chwili obecnej, wykonał próby w locie na dziesiątkach typów szybowców i samolotów. Począwszy od „Muchy-bis", przez „Junaki", „Biesy", „Iskry" aż po „Limy" i Iła-28. Wykonał w swoim życiu ponad dziesięć tysięcy lotów. Niektóre z nich, na „Biesie" i „Iskrze", przyniosły Polsce rekordy międzynarodowe, inne – na CSS-12 i Jaku-23, rekordy krajowe. Jest też Andrzej Abłamowicz działaczem lotnictwa sportowego, członkiem jego najwyższych władz, pełni obowiązki przewodniczącego Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL. Jako wybitny fachowiec lotniczy bierze udział – w charakterze wiceprzewodniczącego – w sprawach Głównej Komisji Badań Wypadków Lotniczych.

— Panie inżynierze — zwróciłem się do Andrzeja Abłamowicza — proszę przyjąć wyrazy uznania z racji sukcesu w wielkim konkursie. I również pytanie — skąd się Pan dowiedział o tym konkursie?

— Nie chciałbym, aby zabrzmiało to nieco pretensjonalnie, ale po prostu taka jest prawda: ogłoszenie o konkursie przeczytałem w „Skrzydlatej Polsce" Było to gdzieś na dwa miesiące przed terminem (pierwszym, później został on przedłużony) oddania prac. Czasu było mało, ale miałem już pewne materiały i... z miejsca podjąłem decyzję — startuję.

— Z jakich materiałów korzystał Pan pisząc wspomnienia? Czy tylko dziennik lotów, a może pamiętnik?

— Nie, pamiętnika nigdy nie pisałem. Prowadziłem natomiast zawsze hasłowy zapis ważniejszych wydarzeń i on właśnie był mi najbardziej pomocny. Czasem też, jakieś szczególne wydarzenie, opisywałem szerzej, ot tak dla samego siebie.

— A ilustracje, które mają prawdziwie historyczną wartość?

— Fotografowałem, oczywiście po amatorsku, od 1945 roku i nie wyrzuciłem ani jednego negatywu. Po jakimś upływie czasu niektóre zdjęcia nabierały znaczenia. Pozostawali bowiem na nich ludzie, którzy odeszli, pozostawały typy szybowców czy samolotów, które zniknęły z lotnisk. Pozwolę tu sobie zauważyć, że gdyby nie ograniczone możliwości wykonywania fotografii lotniczej, to zbiory ilustracji mogłyby być jeszcze ciekawsze.

— Pana praca nosi tytuł „Nikogo nie zestrzeliłem". W mojej, dziennikarskiej ocenie, jest to tytuł znakomity. Może nieco przekorny, ale jakże atrakcyjny i — jak to się powiada — kasowy. Jak się narodził?

— Tytuł ten powstał, kiedy myślałem na początku o koncepcji mojej pracy. Oddawał jej ideę przewodnią. Ale... nie tylko. Muszę się przyznać, że jest on również odbiciem pewnego ogólniejszego mojego przekonania. Otóż wydaje mi się, że w naszej lotniczej literaturze wspomnieniowej zbyt mało opisane zostały wydarzenia nie związane z wojną, jakby na to zasługiwały. A przecież na tym właśnie polega urok lotnictwa, że każdemu człowiekowi związanemu z nim dostarcza ono wiele, bardzo wiele najrozmaitszych wrażeń, doznań przeżyć.

— Jaki okres czasu obejmuje Pan w swoich wspomnieniach?

— W złożonej pracy zawarte są wspomnienia z lat 1945—1956. Jest tam więc mowa o pionierskim czasie w naszym lotnictwie i moich pierwszych krokach, a od 1950 roku wiąże się z moją pracą w Instytucie Lotnictwa. Kończy się pierwszym lotem z prędkością powyżej dźwięku, ale nie obejmuje już rekordu na „Biesie".

— Pozwolę sobie zdradzić tu redakcyjne plany, że „Skrzydlata" zamierze publikować obszerne fragmenty Pana wspomnień. Czy przed upowszechnieniem ich zechce Pan wnieść jakieś poprawki, zmiany?

— Sądzę, że celowe będą pewne korekty. Wymogi konkursu spowodowały, że historia, faktografia wygrywała w mojej pracy z przygodą. Dla Czytelnika zaś z pewnością bardziej atrakcyjne będą wydarzenia, przeżycia. I w tym kierunku poczynię zmiany.

— Skoro mówimy o publikacji. Czy już zgłosiło się do Pana jakieś wydawnictwo, aby opublikować atrakcyjną książkę pt. „Nikogo nie zestrzeliłem"?

— Jak dotychczas — nie.

— No proszę, a tak nam brakuje dobrych, współczesnych książek lotniczych. Co na to Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, MON czy Iskry?

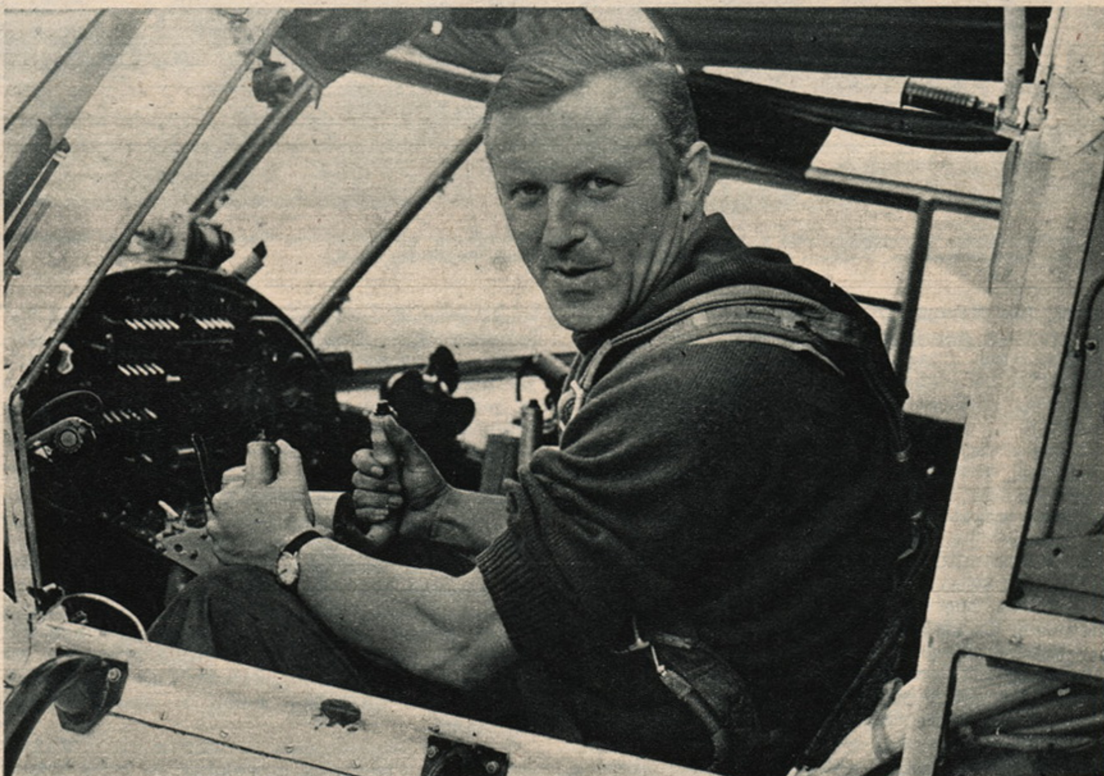
— ...

— Mówił Pan o zróżnicowanych doznaniach człowieka latającego. Interesuje mnie opinia Pana w sprawie, która często jest dyskutowana w lotniczym gronie. Czy latanie traci urok, kiedy z amatora człowiek staje się zawodowcem, kiedy hobby zamienia się w codzienną pracę?

— Moim zdaniem — raczej zyskuje. Oczywiście zmienia się skala zainteresowań, ale jakże powiększa się ilość wrażeń. Dla pilota-amatora najważniejszy jest fakt, że kieruje on samolotem czy szybowcem, że leci. Dla pilota zawodowego zaś nie jest najważniejszy sam fakt przebywania w powietrzu, ale zakres czynności, zadań, które wykonuje i jakie są jego pracy efekty.

— Wspomnienia to ludzie, z którymi się zetknęliśmy, szybowce i samoloty, które przypadły nam do gustu. O kim, o czym — między innymi — przeczytamy w pańskich wspomnieniach?

— Wśród osób, o których piszę, znajduje się instruktor pilot Eugeniusz Laudan oraz Wiktor Pełka, przy którym — w ciągu wielu lat współpracy — wiele się nauczyłem. Wspominam też Rudolfa Weigla i Władysława Janicę, którzy w tamtych latach zaimponowali mi niezwykłym entuzjazmem. Z moich sympatii sprzętowych wymieniam „Jastrzębia" oraz samolot CSS-11.



Za sterami samolotu pilot doświadczalny Instytutu Lotnictwa inż. Andrzej Abłamowicz — laureat I nagrody w wielkim konkursie na wspomnienia lotników. Zdjęcie: M. Prysłopski

— Ostatnie pytanie dotyczące sukcesu w konkursie. Pierwsze uczucie, kiedy otrzymał Pan zawiadomienie o pierwszej nagrodzie?

— Zdziwienie. A dopiero później — satysfakcja.

— Przejdźmy na moment do współczesności. Korzystając z tego, że rozmawiam z osobą pełniącą obowiązki przewodniczącego Komisji Samolotowej, chciałbym zapytać o Pana opinię na temat działalności Komisji specjalnościowych Aeroklubu PRL, działalności — jak wiadomo — ocenianej dość krytycznie?

— Sądzę, że wiele uwag o pracy komisji specjalnościowych jest słuszne. Moim zdaniem komisje — jako organ doradczy — powinny ściśle współpracować z wybranym Zarządem Głównym. Tymczasem zaś komisje, w których znajduje się wielu szczerze zaangażowanych działaczy lotniczych, albo załatwiają sprawy porządkowe, będące raczej w gestii pracowników biura, albo też opracowują wnioski, których realizacja znajduje się również w sferze działalności biura. Krótko mówiąc, w miejsce aktualnego związku biuro-komisja, proponuję więź: zarząd główny-komisja-zarząd główny.

Rozmawiał:

JERZY POMIANOWSKI



POLSKIE LINIE LOTNICZE LOT

Nr 142 ● GRUDZIEN 1973

LOTNICZY TELEGRAM

```
        e
 µ wawrclo nycrrlo wawewlo
.isttolo 211220
istlo
i kowalski john / mr
lo 303y 26 nov ist waw ss1
lo 006 y 26 nov waw nyc fs 1
osi: ew nn1 sglb htl/luna lo/exp
osi:psgr spkg turkish only
```



Centrala maszyn do pisania? Widok ogólny sali LOT — SITA z dalekopisami w relacji międzynarodowej.

NIEKTÓRZY uważają, że telex to telegram bez poczty i listonosza. Ale mówmy poważnie. W lotnictwie komunikacyjnym SITA (Societe Internationale de Telecommunications Aeronautiques) ma za zadanie organizowanie łączności lotniczej przewodowej dalekopisowej dla towarzystw lotniczych zrzeszonych w organizacji IATA na całym świecie.

Co się pisze w telexach? Jest to przede wszystkim wymiana depesz pomiędzy towarzystwami lotniczymi całego świata, dotycząca rezerwacji miejsc w samolotach. Biura podróży dokonują także tą drogą rezerwacji hotelowych i innych usług łączących się z podróżami lotniczymi. Są to także depesze operacyjno-handlowe i techniczne pomiędzy biurami LOT za granicą, kierowane do służb ruchowo-operacyjnych i towarzystw lotniczych.

Sieć SITA obejmuje całą Europę i Bliski Wschód oraz częściowo Afrykę, Daleki Wschód, Australię i Południową Amerykę. Obszar Ameryki Północnej, objęty do niedawna siecią prywatną towarzystw lotniczych — członków IATA, został włączony do sieci SITA z obwodami USA z Europą a konkretnie Nowy Jork/Frankfurt. SITA obsługuje obecnie ponad 6000 ośrodków łączności dalekopisowej, należących do 160 towarzystw lotniczych, zlokalizowanych w 81 krajach świata. Centrala SITA mieści się w Paryżu.

PLL LOT posiadają również Centrum Łączności Dalekopisowej LOT/SITA zorganizowane w 1958 r. przez inż. Edwarda Kowalika, który jest również jego kierownikiem. Centrum LOT/SITA wyposażone jest w aparaturę dalekopisową typu „Siemens", „Sagem", „RFT" oraz wiele własnych urządzeń pomocniczych, wykonanych przez warsztaty zaplecza technicznego.

Warto podkreślić, że Centrum Łączności Dalekopisowej LOT/SITA, na międzynarodowej konferencji SITA w Warszawie w listopadzie 1972 r. uznano za najlepiej zorganizowane. Również na ostatniej konferencji w Bukareszcie w 1973 r., przedstawiciel dyrekcji SITA w Paryżu Mr H. Gerber podkreślił, że Centrum Łączności Dalekopisowej LOT-SITA w Warszawie może służyć za dobry przykład organizacji pracy.



Teletypistka Mirosława Pudłowska przy pracy.



Obok tytułu przedstawiliśmy czytelnikom wzór autentycznej depeszy handlowo-rezerwacyjnej. Zachęcamy do zabawy w detektywów... Powyżej — koncentrator, ważny element Centrum, wykonany w całości przez zespół pod kierownictwem inż. S. Wiewióry. Poniżej — fragment archiwum depesz oraz sama czynność nadawania telexu.







Most nad Bosforem łączący dwa kontynenty.



JAK ISTAMBUŁ

MOST, który spiął dwa kontynenty. To najkrótsza depesza, która sprawiała Turkom największą przyjemność i satysfakcję w dniach 50-lecia powstania republiki.

Polscy dziennikarze byli obecni przy jego uroczystym otwarciu i czytelnicy nasi mieli relacje bezpośrednie. Sięgnijmy przeto po lotnicze wiadomości. Lotnisko Istambułu — Yesilköy jest bardzo ruchliwe, gdyż jest to port, który łączy wszystkie bez mała kontynenty. Polskie samoloty wykonują tutaj loty bezpośrednie oraz zatrzymują się w drodze do Kairu, Bejrutu i Damaszku.

Biuro LOTU znajduje się w samym centrum miasta na ulicy Cumhuriyet Cadesi 135 od listopada 1972. Placówką kieruje od marca 1972 r. mgr Kazimierz **Załuska.**

Latem tego roku wykonano plan przewozów ca w 175 proc., przewożąc na trasie Istambuł — Warszawa ok. 1200 pasażerów, zaś na trasie Istambuł — Warszawa — Nowy Jork ok. 250. Dobrze układa się współpraca z miejscowymi biurami podróży, wśród których do najlepszych należą Turk Tür oraz Ozcivelek z Ankary. Z naszych samolotów korzystają przede wszystkim handlowcy oraz cudzoziemcy, których narodowe linie nie docierają do Istambułu. Zarówno Ambasada PRL w Ankarze jak konsulat i Biuro Radcy Handlowego w Istambule udzielają reprezentantowi PLL LOT wydatnej pomocy na tym ważnym dla nas rynku.

Nawiązany został również bardzo dobry kontakt z mieszkańcami Adampolu (Polonezköy), zamierającej polskiej wsi pod Istambułem. Starsze pokolenie dożywa już swych dni, a młodzi masowo uciekają do pracy w mieście.

Warto zobaczyć miasto nad Bosforem z nowoczesnym mostem i starymi tureckimi świątyniami. W śródmiejskim ruchu błyśnie i neon LOTU oraz otworzy swe podwoje Muzeum Mickiewicza.

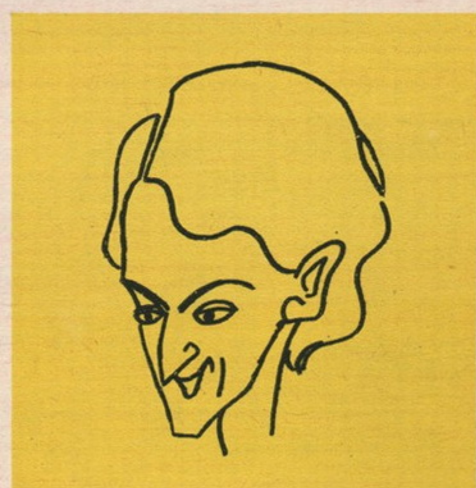


Polski samolot komunikacyjny Tu-134 przed budynkiem istambulskiego portu lotniczego Yesilköy.



Miasto w ciągłym ruchu. Handel i turystyka to główne wyznaczniki jego atmosfery. Nowoczesny statek znajduje się w samym centrum miasta. Podobnie jak Muzeum Adama Mickiewicza.







Reprezentant PLL LOT w Istambule Kazimierz Załuska (karykatura S. Kopfa) pracuje w pięknym biurze zaprojektowanym przez M. Stępnia. Jest także częstym gościem w Plonezköy. Na naszym zdjęciu (po lewej) wręcza wójtowi polskiej wsi W. Ryżemu upominek dla biblioteki. Poniżej — fragment portu lotniczego Yesilkoy ze stanowiskiem odprawy polskiego przewoźnika. Na zdjęciu obok — Błękitny Meczet, symbol miasta. Dzisiaj ma już konkurenta w postaci wiszącego mostu.







AMERYKAŃSKI SUKCES

W locie do Nowego Jorku ekipy sportowej Polskiego Fiata pisaliśmy już na naszych łamach. Podróż nasi mistrzowie kierownicy znieśli doskonale i kapitan polskiego samolotu nawet się nie skarżył, że Robert Mucha nie namawiał go do rajdowego tempa lotu...

O wynikach nie będziemy, oczywiście, nic pisać, bo wszyscy wiedzą już wszystko. Dodajmy tylko, że najbardziej i najserdeczniej przeżyła sukces naszej ekipy Polonia. Odbił on się szerokim echem zarówno w miejscowej prasie, radiu i telewizji. Cała podróż miała przecież wielkie znaczenie propagandowe, gdyż był to pierwszy tego typu występ kierowców z krajów naszego obozu.

I taki sukces! Organizatorzy byli zaskoczeni i przepraszali, że nie zdążyli przygotować nagród...

Prezentujemy dzisiaj kilka zdjęć z Chicago i lotniska na Okęciu. LOT pomagał naszej ekipie na każdym kroku, a zwłaszcza we wstępnej fazie — spotkań z Polonią. Odbyło się ich wiele, a do szczególnie sympatycznych należały w Detroit, Milwaukee, Chicago i Buffalo.

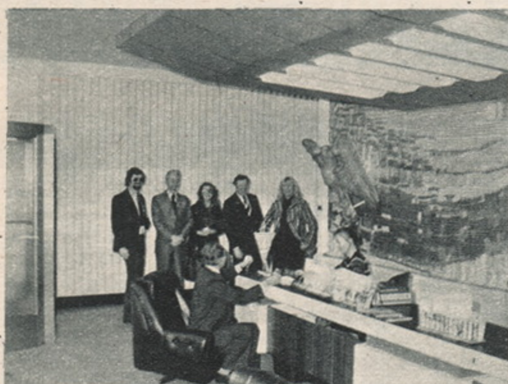
Ludzie LOTU cieszą się z tego amerykańskiego sukcesu, bo jest on po prostu sukcesem nas wszystkich — Polaków!

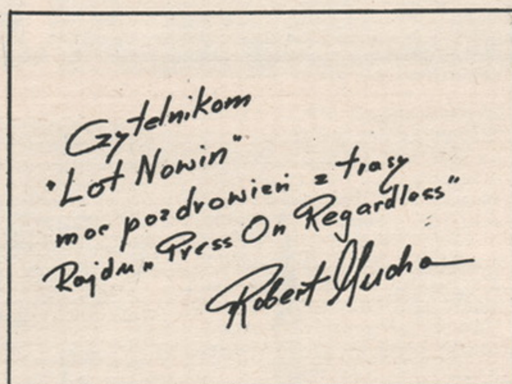


Robert Mucha udziela pierwszego po wyjściu z samolotu wywiadu.



Polscy rajdowcy przed biurem LOTU w Chicago.





Wyżej: Z wizytą w chicagowskim biurze LOTU. Poniżej: „Witamy drużynę Polskiego Fiata. Cieszymy się, że przybyliście tutaj" — taki napis widniał przy wejściu do hotelu.



Obyśmy zawsze musieli nosić takie ciężary... Życzymy tego nie tylko kierowcom!





LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 255, tel. 22-40-73. Redaktor: JULIUSZ PĘGIEL. Zdjęcia w numerze: J. Czerniak, M. Kobrzyński, St. Kopf i LOT-Archiwum.

Jak nie zdobyłem diamentu



To jest to! Czyli altocumulus lenticularis, jakiego życzymy wszystkim, którzy marzą o diamentach na fali. Zdjęcie: archiwum

KIEDY człowiek przez ponad dziesięć lat przebywa na różnych lotniskach i spędzi w powietrzu kilkaset godzin, w pewnej chwili dochodzi do wniosku, że jeszcze dużo musi się uczyć i ile lat by nie latał w szybownictwie, doskonałość jest nieosiągalna. Do jednego wszak można nabrać pewności: po tylu latach smak szybownictwa można poznać dokładnie, we wszystkich jego możliwych odmianach, a tych, którym skrzydła stały się niezbędne do życia, tak jak witaminy — znaleźć można na każdym lotnisku.

Czym i jak wytłumaczyć poczynania człowieka niby rozsądnego, który — przygotowany do podróży poślubnej — zostawia małżonkę w domu i jedzie na lotnisko, bo „takie warunki"? Takich, którzy swoje kilkanaście urlopów poświęcili lataniu, spotkać można na każdym lotnisku. Powroty z terenu przygodnego po kilku dniach, chociaż wolny był tylko jeden dzień, to rzecz normalna. Wyliczać można bez końca podobne przykłady i w końcu sam człowiek nie wie gdzie jest granica między sportem, a tym co stanowi treść życia. Gdy obserwowałem takie przypadki, wydawało mi się, że uroki latania poznałem dostatecznie. Jak wielka była moja nieświadomość, przekonałem się kiedy usiłowałem zdobyć diament na fali tatrzańskiej. Mając przygotowanie falowe i pozytywny wynik badań w komorze niskich ciśnień, musiałem czekać na tzw. sytuację falową. Pojadę — zadecydowałem — do Nowego Targu. Tam przecież co roku tyle diamentów ludzie zdobywają...

Kończył się listopad. Po ostatnim seansie z kina wracam do domu i tu niespodzianka: „Był kolega, ten od skrzydeł, prosił, abyś przyszedł do niego o którejkolwiek godzinie wrócisz, mówił coś o jakiejś tam fali". Biegnę szybko do Zdzisia, aby powiadomić go, że jechać nie mogę, bo akurat jutro mam być w Sandomierzu, a nie Nowym Targu, że mam terminowe obowiązki i w ogóle postąpiłbym bardzo niepoważnie, jadąc „na falę". Argumenty nie miały żadnego znaczenia. Dowiedziałem się tylko, że mój zacny kolega też nie ma urlopu, jutro ma mieć załatwianą podwyżkę, ale jak jest fala, to nie ma o czym dyskutować, tylko trzeba jechać tam gdzie wieje halny.

Dyskusję przerwał klakson „Syreny". Jest już trzeci falowiec. Jurek stojąc pod blokiem zaczyna wymachiwać rękami, dając do zrozumienia, że już powinniśmy siedzieć w samochodzie, a nie stać w oknie i gapić się, jak przysłowiowy wół na malowane wrota. Czuję, że serce bije mi szybciej. Zrezygnować z takiej przygody?

W trójkę pojechaliśmy zabrać jeszcze czwartego i tuż przed północą znaleźliśmy się na trasie E-7. Wśród tego towarzystwa byłem jedynym kawalerem. Okazuje się, że przeszkody w lataniu to nie tylko obowiązki zawodowe. Żona jednego z kolegów gotowa jest założyć „towarzystwo antylotników", bo nie dość, że całymi dniami latem małżonek siedzi na lotnisku, to jeszcze w długie zimowe wieczory wymyka się z domu. Drugi z żonatych powiada, że dziś jego ślubne szczęście to nawet szczerze życzyło mu, aby wreszcie zrobił to przewyższenie, tylko siedmioletni syn zapytał: „Tatusiu, a ty nie masz dzisiaj temperatury?" Ten trzeci nie mówił nic, czekaliśmy na niego pod domem prawie pół godziny, jak widać dość długo „wyrabiał sobie przepustkę" do Nowego Targu.

Dla mnie problemy małżeńskie były obce, ale emocji falowych miałem chyba najwięcej — był to mój pierwszy wyjazd. Zacząłem sobie wyobrażać, że przy dobrych układach można zdobyć diament nawet w pierwszym locie, bo według opowiadań tych, którzy mają to za sobą — wystarczy tylko ogonem nie lecieć do przodu, a reszta już nie jest problemem. Przekonałem się później, że niemożliwością by było wymyśleć coś bardziej naiwnego.

Nad ranem byliśmy na lotnisku. Pierwsze pytanie do wartownika: „Fala jest?" „Jest, jest, panowie, wiatr wieje, wieczorem to i soczewki było widać, o szóstej przyjdzie Mozdyniewicz i zaraz będziecie latać".

Była godzina 4.00, a więc dwie godziny snu, ale jak trudno usnąć, kiedy człowiek niecierpliwie na coś czeka. Wreszcie przyszedł Wojtek — wszyscy do hangaru! Nad Gorcami niebo czerwone jakby ktoś rozlał morze krwi. Nad Tatrami chmury rotorowe i mur halniakowy, a nad tym wszystkim wymarzone soczewki. Warto było przyjechać, aby zobaczyć taki wschód słońca. Podgrzewamy samolot, nabijamy butle tlenem, w końcu wszystko gotowe. Jestem piąty w kolejce do startu. Mam wszystko, co potrzebne do lotu wysokościowego. Nie wiem czy Gagarin przed swoim lotem w Kosmos był bardziej przejęty i dumny z tego co robi, niż ja wówczas.

Wreszcie start. Zespół przyjmuje kurs na południe. Staram się zapamiętać wszystko, co widać po drodze i nie zgubić trzech najważniejszych rzeczy: dolina, a w niej tory, droga i rzeka. Tą samą drogą mam wracać spowrotem i wylądować na lotnisku. Przygodne lądowanie na Podhalu — to prawie to samo co rozbicie szybowca. Statystyka mówi, że jeden na trzech po lądowaniu w polu wraca cały.

Zbliżamy się do szczytów Tatr i nagle absolutna cisza. Widzę rękę Wojtka wychyloną z „Gawrona", a więc reszta zależy już tylko od tego co potrafię... a potrafiłem bardzo dużo — oczywiście planować przed lotem, bo rzeczywistość okazała się zupełnie inna.

Wariometr wskazuje 3 m/s, mam 1 450 m wysokości, za plecami chmury rotorowe, przed sobą mur halniakowy, a nad głową ogromną soczewkę. Samolotu, który po wyczepieniu wskazuje najsilniejsze wznoszenie, już nie widzę, a w ogóle na co tu teraz patrzeć? Podobno Niagara jest najpiękniejszym wodospadem, ale gdyby tak zebrać uroki (szkoda, że nie jest to możliwe) wszystkich wodospadów tego świata, byłoby to z pewnością niewiele w porównaniu z wdziękiem i potęgą Tatr, oglądanych z szybowca w czasie halnego. Krzyż na Giewoncie do ramion zatopiony w chmurach, a dalej nieprzebyte morze czegoś ogromnie białego i wielkiego. Po zboczach spływają chmury niczym wodospady. Widok Tatr z powietrza, kiedy nad nimi szaleje halny, nie ma równych sobie. Poczułem się jakby jeden jedyny z milionów, któremu dane było zobaczyć to co przyroda stworzyła na ziemi najpiękniejszego.

Szczęście jednak trwało krótko. Na 1 800 m wariometr zaczął wskazywać opadanie i tak do wysokości 1 500 m. A później kurs północny, dolina, rzeka, tory, droga i nad lotniskiem zostaje 300 m. Ostatnim akordem tej uroczystości było hangarowanie i kolacja w „Podhalance". Nikt nie zrobił przewyższenia, ale również nikt nie czuł się z tego powodu przygnębiony, a może nawet coś zupełnie przeciwnego, bo przecież będzie okazja tu powrócić.

Teraz dopiero zaczęło się „falowanie". Aeroklubowy spec od pogody każdego dnia namierza ciśnienie baryczne i nanosi na odpowiedni karton. Kiedy słucha się Wicherka, musi być taka cisza i skupienie, jak w czasie odczytywania ewangelii przez proboszcza, a tu do kompletu jeszcze telefony do biura meteo. Każdy w wyobraźni buduje potrzebne układy baryczne, a jak na złość wyż jest tam, gdzie powinien być niż. Innym razem wyż na mapie za nisko, a niż za wysoko. To znów Wicherek zapowiada halny, a wiatr wieje z kierunku przeciwnego i tak całymi dniami.

Wreszcie według wszelkich dostępnych informacji i własnych przypuszczeń — fala powinna być. Okazuje się, że nasz zmotoryzowany kolega od kilku dni siedzi „pod Tatrami", a więc tym razem jedziemy pociągiem. Na wszelki wypadek umawiamy się ze Zdzisiem, że po Wicherku i rozmowie telefonicznej z Kasprowym, jeżeli się upewni, że fala jest — przyjdzie do mnie najpóźniej o godzinie 21.00.

Czytając książkę nawet nie zauważyłem, że minęła północ i najwyższy czas iść spać. W pierwszym twardym śnie dociera do świadomości, że ktoś puka do drzwi. Otwieram. Jak majestatyczny posąg Buddy stoi kolega, którego strój i mocno wypchana torba podróżna nie pozostawiają żadnych wątpliwości po co przyszedł. „Nie przyszedłem o 21.00, bo chciałem, abyś sobie trochę pospał. Ubieraj się, bo mamy tylko pół godziny do odjazdu pociągu".

Zdążyliśmy na pociąg. Są nawet wolne miejsca. Jeszcze kilka minut wymiany poglądów na temat pogody i kolega słodko śpi. Próbuję czytać książkę, ale to się nie udaje. Zaczynam rozmyślać o fali. Jaka też ona będzie?

Wreszcie jesteśmy na miejscu. Po wyjściu z pociągu spec od pogody rozgląda się na wszystkie strony, ale widzę jak powoli twarz mu zaczyna się krzywić i wreszcie przemówił: „W taką ciszę, to ja tu jeszcze nigdy nie przyjechałem". Okazuje się na lotnisku, że nie jesteśmy pierwsi. Pilotów, jak przysłowiowych mrówek. Ogólne zdziwienie, że to jednak „jeleni" nie brakuje, co pozwalają się nabierać, ale jak zwykle wszystko powraca do rzeczy zasadniczej — dyskusji i prognoz co do fali.

Nasz falowy autorytet zaczął wyjaśniać, pokazując wszystko na ścianie mniej więcej w ten sposób: „Tu jest Europa, tu Morze Śródziemne, a tam Ural. Wyż jest teraz gdzieś tu, niż tam, front stoi tu, ten układ jest bardziej aktywny i przesuwa się w tę stronę, front idzie tędy, a więc fala będzie ale jutro".

Zrobił to tak sugestywnie, że potraktowałem to niemal jako pewnik, ale jak zwykle znalazł się ktoś, kto potrafił przekonać o czymś zupełnie przeciwnym. Ani dziś, ani jutro — stwierdził — bo teraz jest daszek. Wyobraźcie sobie, że góry to tak jak dach. Szczytem jest Kasprowy, skąd bierzemy te mądre komunikaty. Wiatr wieje tylko do wysokości szczytów, a niżej jest cisza. Stąd w komunikatach fala, a w rzeczywistości — pudło.

Dopiero później dowiedziałem się, że jest to teoria osoby najbardziej kompetentnej na Podhalu w sprawach falowych, a ponieważ każdy, kto był w Nowym Targu zanim wyleciał w powietrze, musiał załatwiać z tym panem pewne sprawy formalne — nazwiska lepiej nie wymieniać. Po tym wszystkim całe towarzystwo zebrało się w pokoju zawiadowcy i po kilku godzinach gapienia się na południe doszło do wniosku, że czas wracać do domu. Co bardziej rozgniewani na przeciwności pogody próbowali postanawiać, że więcej tu nie przyjadą. Doszedłem w końcu do przekonania, że i ja do tej grupy należę.

Po kilku dniach, kiedy znów wytworzyła się „sytuacja falowa" i znalazłem się na podhalańskim lotnisku, okazało się, że przyjechało znów kilkunastu fanatyków, a skład osobowy grupy jest niemal identyczny jak poprzednio.

Tym razem wszystko co niezbędne do fali — jest. Prędkość wiatru, kierunek, odpowiednie układy, zachmurzenie. Tylko fali nie ma.

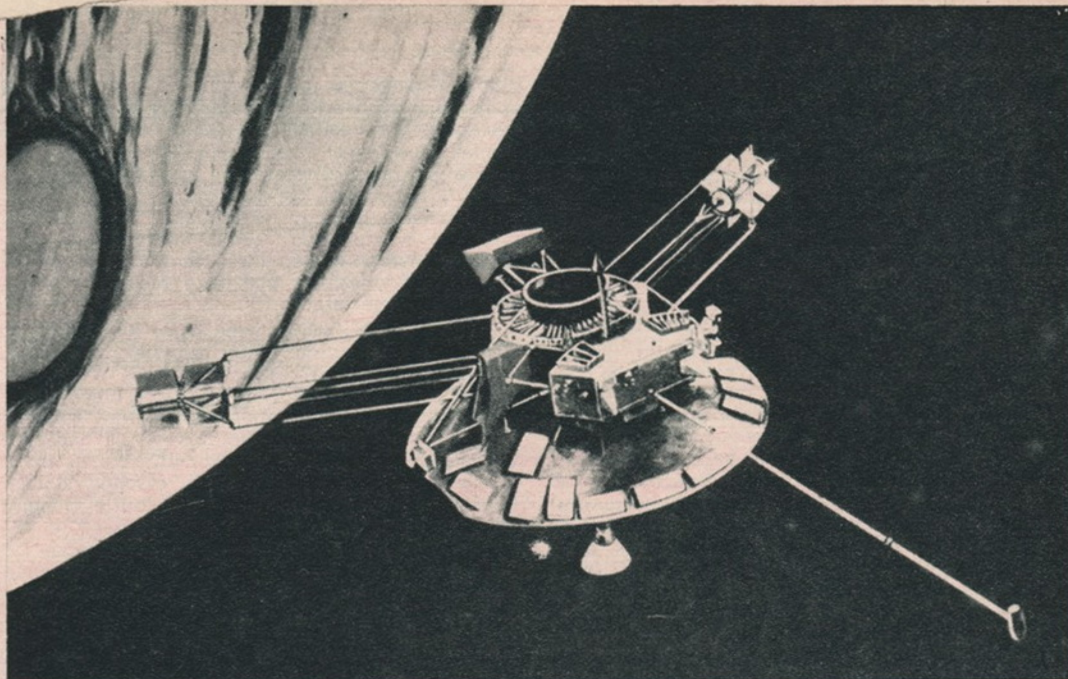
O, nie! Dość tego, ja tu więcej nie przyjadę. Pomyślałem, to chyba zbyt głośno, bo wszyscy ryknęli śmiechem. A swoją drogą teoria daszka nie jest taka głupia.

Po miesiącu jeszcze raz znalazłem się w Nowym Targu, ale jak zwykle bez efektu, a wtedy gorąco obiecałem sobie, że trzeba z tym skończyć. W tej decyzji było chyba więcej emocji, niż rozsądku i poczucia rzeczywistości. Nie pojechałem więcej, ale tylko dlatego, że przyszła wiosna. Ale teraz, jesienią, wszystko się chyba zacznie od nowa...

FRANCISZEK GRZEGORCZYK

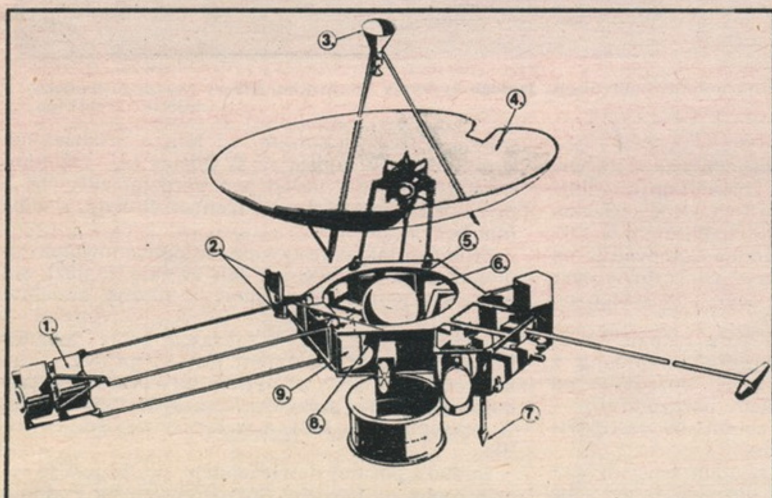
3 grudnia 1973 r. znalazł się w pobliżu Jowisza PIONEER-10, pierwszy z dwóch próbników wysłanych w tym kierunku przez uczonych amerykańskich. Jego następca, PIONEER-11, dotrze tam w rok później. Zanim zajmiemy się budową i przeznaczeniem obu sond kosmicznych — parę słów o celu ich podróży.

Jowisz jest planetą — olbrzymem o masie 318 razy większej niż Ziemia i 2,5 raza większej od masy wszystkich pozostałych planet naszego układu razem wziętych. Jego średnica równikowa wynosi 143 650 km; odległość biegunów jest znacznie mniejsza — 133 400 km. To spłaszczenie planety, dostrzegalne nawet przez niewielkie teleskopy, wynika z jej szybkiego ruchu obrotowego — tamtejszy dzień trwa niecałe 10 h. Mała średnia gęstość wynosząca 1,34 g/cm³ wskazuje, że Jowisz zbudowany jest z lekkich, znanych nam w postaci gazowej pierwiastków. Przypuszcza się, że jądro planety stanowi sprasowany pod olbrzymim ciśnieniem, zestalony metaliczny wodór. Wśród wielu osobliwości związanych z planetą — olbrzymem można wymienić: podział jej widzialnej powierzchni na przesuwające się względem siebie równoleżnikowe pasy, występowanie zmieniających się sezonowo barwnych plam na tej powierzchni, wysyłanie przez atmosferę Jowisza promieniowania radiowego i zmiany jego natężenia pod wpływem jowiszowego księżyca Io. Naturalnych satelitów, również budzących wiele pytań, ma zresztą Jowisz aż dwanaście.



Tak wyglądał „Pioneer-10" w chwili przelotu obok planety Jowisz.

NA SPOTKANIE Z JOWISZEM



Podstawowe zespoły sondy „Pioneer-10":
1 — zespoły (po 2 generatory) radioizotopowych generatorów termoelektrycznych;
2 — dyszki sterujące;
3 — antena o średnim zysku;
4 — antena o dużym zysku;
5 — jednostka rozprowadzenia rozkazów;
6 — układ orientacji przestrzennej;
7 — antena o małym zysku;
8 — aparatura radiowa;
9 — układ opracowywania danych cyfrowych.

WYPRAWA w kierunku największej planety naszego układu została podjęta dopiero obecnie, ponieważ (ze względu na wzajemne usytuowanie jej i Ziemi) pojazd kosmiczny musi uzyskać prędkość początkową co najmniej 13 km/s, podróż trwa około 2 lat, a odległość (na jaką trzeba utrzymywać łączność z próbnikiem) dochodzi do miliarda kilometrów. Uznano, że na potrzeby pierwszych lotów badawczych w stronę Jowisza przystosowane zostaną obiekty serii PIONEER, wypróbowane podczas wieloletnich okresów eksploatacji w przestrzeni międzyplanetarnej ograniczonej orbitami Wenus i Marsa.

W nowym zastosowaniu PIONEER-y mają masę 270 kg; z tego 30 kg przypada na aparaturę naukową. Wysokość próbnika wynosi 2,9 m, średnica (nadająca mu charakterystyczny wygląd) anteny parabolicznej — 2,75 m. Korpus próbnika ma kształt sześciokątnego graniastosłupa o wysokości 0,36 m i przekątnej podstawy 1,42 m. Wykonano go z przekładkowych płyt aluminiowych przymocowanych do profilowanych prętów ze stopu aluminium. Wewnątrz korpusu znajdują się: zbiornik materiałów pędnych, nadajniki radiowe, system telemetryczny, czujnik gwiazdy Canopus, układ dowodzenia. Większość instrumentów naukowych zebrano w blok przymocowany do jednej z bocznych ścian korpusu. Ponadto ze znajdujących się na zewnątrz elementów zwracają uwagę: umocowane na dwóch wysięgnikach prętowych radioizotopowe generatory termoelektryczne, umieszczony na długim pręcie (w odległości 6,6 m od osi pojazdu) magnetometr, anteny o średnim i małym zysku oraz pierścień połączony z podstawą korpusu, a stanowiący element przejściowy między próbnikiem i ostatnim stopniem rakiety nośnej.

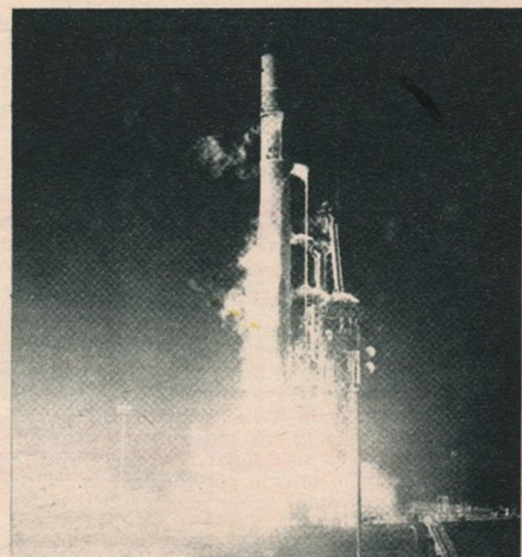
Sonda jest stabilizowana ruchem obrotowym o prędkości 4,8 obr/min, przy czym oś obrotu pokrywa się z osią anteny parabolicznej i zwrócona jest ku Ziemi. Zmiany usytuowania w przestrzeni i korekty trasy lotu międzyplanetarnego umożliwia zdwojony system 12 (2×6) dyszek umieszczonych na obwodzie głównej anteny. Ich ciąg waha się od 0,2 do 0,6 kG. Materiałem pędnym jest hydrazyna. Jej zapas wynoszący 27 kg zgromadzony jest w kulistym zbiorniku o średnicy 0,42 m i pozwala dokonać sumarycznych zmian prędkości liniowej próbnika o 500 m/s i położeniu osi obrotu o 1200°.

Układ dowodzenia sondą jest zdolny do odbioru i wykonania 222 rozkazów — 73 dotyczących instrumentów naukowych i 149 odnoszących się do innych systemów próbnika. Każdy rozkaz składa się z 22 bitów (jednostek informacji) i jest przesyłany z Ziemi z prędkością 1 bit/s. Na pokładzie próbnika umieszczono 2 deszyfratory rozkazów oraz zdwojoną jednostkę rozprowadzania ich, zdolną do zapamiętania na raz 5 rozkazów przeznaczonych do późniejszego wykonania.

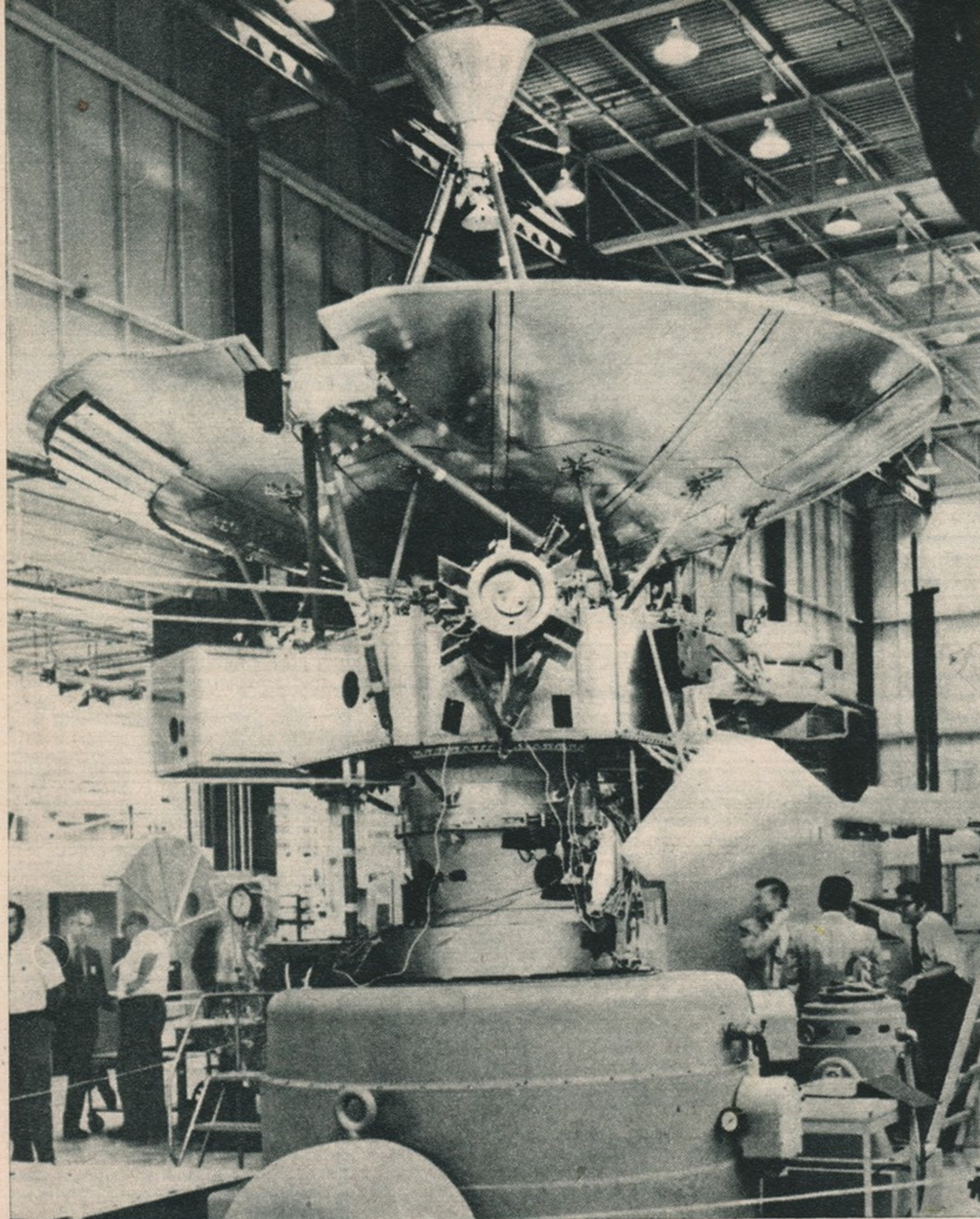
Łączność ze stacjami naziemnymi utrzymywana jest za pomocą dwóch odbiorników pracujących w paśmie 2 110 MHz i dwóch nadajników o mocy 8 W pracujących z częstotliwością 2 292 MHz. Współpracują one z 3 antenami: paraboliczną, kierunkową o rozbieżności wiązki 3,3° i zysku 38 dB, różkową o średnim zysku (12 dB) i rozbieżności wiązki 32° oraz spiralną, bezkierunkową o małym zysku. Moc sygnałów docierających do stacji naziemnych w chwili przelotu próbnika w pobliżu Jowisza jest rzędu 10^{-15}W, a czas przebiegu sygnału radiowego na tej drodze wynosi aż 45 min. Prędkość przesyłania danych wynosi w tych warunkach 1 024 bit/s. Uczeni przewidują, że uda się utrzymać łączność z sondą na długo po minięciu planety olbrzyma — na odległość 2,5 mld km.

Układ opracowywania danych pomiarowych z instrumentów badawczych przetwarza je na cyfry w układzie dwójkowym. W miarę oddalania się sondy od Ziemi prędkość przesyłania danych zmienia się z 2 048 bit/s do 16 bit/s.

Projektując system zaopatrywania sondy w energię elektryczną, uwzględniono fakt wysyłania jej na znaczną odległość od Słońca, co wiąże się z dużym spadkiem natężenia promieniowania słonecznego. W porównaniu z okolicami Ziemi zmniejsza się ono w pobliżu Jowisza 25-krotnie, co eliminuje użycie do zasilania baterii słonecznych. W związku z tym rolę źródła energii elektrycznej pełnią cztery radioizotopowe generatory termoelektryczne SNAP-19. Wyzwalane w nich podczas rozpadu plutonu Pu^{238} ciepło zamieniane jest przez 90 termoelementów półprzewodnikowych bezpośrednio w energię prądu elektrycznego. Wytwarzana moc zmienia się od 155 W przy starcie, do 140 W w pobliżu Jowisza i ok. 100 W po 5 latach lotu. Zapotrzebowanie mocy przy przelocie obok planety docelowej wynosi ok. 100 W. Ewentualne



Start rakiety nośnej „Atlas-Centaur" z sondą „Pioneer-10" z zespołu startowego 36A na Przylądku Canaveral, w dniu 2 marca 1972 r. (3 marca według datowania europejskiego).



Sonda międzyplanetarna „Pioneer-10" podczas prób naziemnych. U góry — anteny radiowe o dużym (paraboliczna) i średnim (stożkowa) zysku. Na przednim planie — zespół 2 cylindrycznych generatorów izotopowych termoelektrycznych (z radiatorami).

szczyty poboru energii elektrycznej pozwala pokonywać bateria akumulatorów chemicznych.

Układ regulacji temperatury panującej wewnątrz korpusu zapewnia utrzymanie jej w granicach —25° C do +40° C. Składa się z części biernej — promienników ciepła o zmiennej powierzchni, i czynnej — grzejników rodioizotopowych i elektrycznych. Wyposażenie naukowe PIONEER-ów jest, jak na ich rozmiary, bardzo bogate i składa się z 11 rodzajów przyrządów. Ich charakterystykę i przeznaczenie podaje tablica. PIONEER-11 posiada dodatkowo magnetometr kierunkowy do pomiaru pól magnetycznych o bardzo dużych natężeniach. Prócz wymienionych rodzajów badań zaplanowano 2 doświadczenia nie wymagające specjalnego wyposażenia. Są to: badanie Jowisza i jego księżyców za pomocą fal rodiowych prowadzone w chwili zakrycia próbnika przez te ciała niebieskie oraz pomiary masy i parametrów orbity planety docelowej oparte o spowodowane przez nią zmiany toru lotu próbnika.

Pierwszy z PIONEER-ów, przeznaczony do badań największej planety naszego układu, wysłany został przed prawie dwu laty. Start przy użyciu rakiety nośnej ATLAS-CENTAUR z dodatkowym, stanowiącym trzeci stopień silnikiem na stały materiał pędny, nastąpił z Przylądka Canaveral 2 marca 1972 r. Prędkość sondy w chwili oddzielenia jej od rakiety nośnej wynosiła 14,4 m/s, co stanowi rekord dla obiektów wykonanych przez człowieka. Dzięki temu PIONEER-10 minął orbitę Księżyca już w 11 h po starcie, zaś po 82 dniach lotu przeciął wokółsłoneczny tor Marsa. Ten ostatni znajdował się wówczas po przeciwnej stronie naszej gwiazdy dziennej. Niewiele później, na początku lipca 1972 r. rozpoczął się, trwający aż do lutego 1973 r. bardzo ważny dla dalszych losów próbnika okres przelotu przez pas planetoid. Są to, jak wiadomo, skaliste ciała kosmiczne o rozmiarach od kilkuset metrów do kilkuset kilometrów obiegające Słońce (z nielicznymi wyjątkami) między orbitami Marsa i Jowisza. Dotychczas określono dokładnie rozmiary i tory ok. 1 800 z nich. Przypuszczano, że liczba odłamków skalnych o rozmiarach mniejszych niż same planetoidy, a poruszających się w ich rejonie jest na tyle duża, że mogą one stanowić istotne zagrożenie dla pojazdu kosmicznego, zwłaszcza, że uszkodzenie go mogła spowodować już cząsteczka o średnicy 0,5 mm. W praktyce okazało się, że PIONEER-10 przebył bezpiecznie omawianą strefę. W odległości mniejszej niż 10 mln km minął jedynie dwie planetoidy. Ustalono też, że w rejonie planetoid koncentracja cząstek pyłowych o rozmiarach od 0,01 do 0,1 mm jest dwukrotnie większa niż przypuszczano (zarejestrowano blisko 200 przebić specjalnych zbiorniczków ciśnieniowych), a z kolei gęstość przestrzenna cząsteczek większych, o rozmiarach od 0,1 do 1 mm jest taka sama jak między orbitami Ziemi i Marsa.

Czas podróży próbnika z Ziemi w kierunku Jowisza zależy od jego prędkości początkowej. Niewielkie odchyłki od prędkości zaplanowanej mogą zmienić termin przelotu obok planety docelowej o wiele tygodni. W przypadku sondy PIONEER-10 można mówić o dużym sukcesie nawigacyjnym. Poprzez kilkakrotne korekty prędkości udało się zrealizować zbliżenie do Jowisza na odległość ok. 140 tys. km od jego powierzchni z dokładnością do 1 min. oraz zakrycie próbnika przez wspomniany już księżyc jowiszowy Io.

Jak już zaznaczono, cel podróży sondy PIONEER-10 należy do planet-olbrzymów. Przelot w jego pobliżu spowodował silne zakrzywienie toru lotu i zwiększenie prędkości próbnika — z jednoczesnym „przyhamowaniem" Jowisza. Ze względu na proporcję mas próbnika i planety prędkość pojazdu zmieniła się o 12 km/s, podczas gdy Jowisza zaledwie o 0,006 mikrometra/s. Przyspieszony w polu grawitacyjnym planety olbrzyma PIONEER-10 podąża ku granicom Układu Słonecznego prowadząc badanie przestrzeni międzyplanetarnej. W 1987 r. pojazd przetnie orbitę Plutona — planety najbardziej oddalonej od Słońca.

Tymczasem w drodze do Jowisza znajduje się kolejny próbnik PIONEER-11 wysłany z Przylądka Canaveral 5 kwietnia 1973 r. Zadania, jakie przyjdzie mu spełnić, zależą od wstępnej analizy wyników pomiarów przeprowadzonych przez jego poprzednika. Powinna ona być zakończona do kwietnia 1974 r. Zapadnie wówczas decyzja, czy PIONEER-11 powtórzy jedynie misję PIONEER-a-10, czy też zostanie skierowany na tor przebiegający w odległości zaledwie 35 400 km od powierzchni Jowisza i prowadzący następnie w pobliże planety Saturn, która mogłaby stać się przedmiotem badań prowadzonych przez próbnik w 1980 r.

Mgr inż. JERZY WIERZBOWSKI

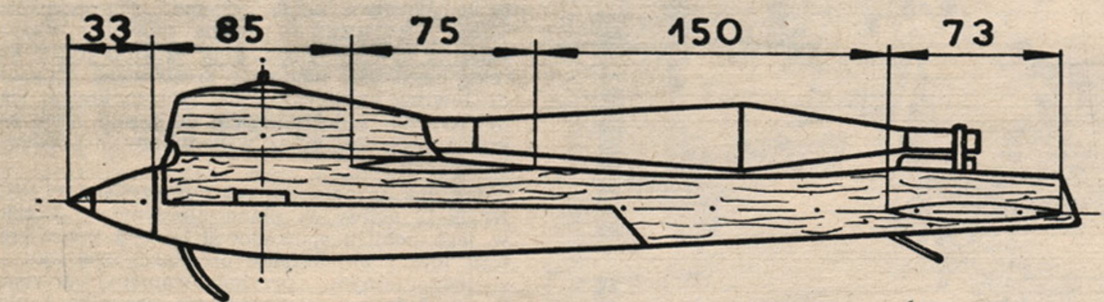
PRZYRZĄDY PRÓBNIKÓW „PIONEER – 10 i 11"

Przyrząd	Jego masa (kg)	Pobierana moc (W)	Prowadzone badania	Badania: między-planetarne	Badania: Jowisza
Magnetometr helowy	2,6	5,0	Pomiar pól magnetycznych	++	++
Analizator plazmy	5,5	4,0	Badanie plazmy w ośrodku międzyplanetarnym	++	+
Teleskop cząstek elementarnych	3,0	2,4	Badanie składników promieniowania cząsteczkowego	++	+
Detektor promieniowania kosmicznego	3,2	2,2	Analiza promieniowania kosmicznego	++	+
Teleskop z licznikami Geigera	1,6	0,7	Badanie cząstek naładowanych w pobliżu Jowisza	+	++
Detektor cząstek naładowanych	1,7	2,9	Badanie promieniowania pierścieniowego Jowisza	+	++
4 teleskopy optyczne	3,3	2,2	Obserwacje planetoid i dużych meteroidów	++	
Detektory przebiciowe	1,7	0,7	Wykrywanie mikrometeroidów	++	+
Spektrometr nadfioletu	0,7	0,7	Badanie atmosfery Jowisza		++
Fotopolarymetr obrazowy	4,3	2,2	Obrazy w świetle niebieskim i czerwonym		++
Radiometr podczerwieni	2,0	1,3	Badanie rozkładu promieniowania cieplnego Jowisza		++

++ — badania zasadnicze; + — badania uzupełniające



233,7 km/h NOWY REKORD Andrzeja Rachwała



KONSTRUKTOREM modelu jest Andrzej Rachwał z Dąbrowy Górniczej, członek Aeroklubu Śląskiego. A. Rachwał od wielu lat specjalizuje się w kategorii modeli szybkich na uwięzi i ma szereg sukcesów w tej dziedzinie. Wielokrotnie ustanawiał rekordy i zdobywał mistrzostwa Polski.

W roku 1973 osiągnął szereg nowych sukcesów. W XXXVIII Mistrzostwach Polski wynikiem 21,5 km/h zajął I miejsce. Na Międzynarodowych Zawodach Modeli Latających na Węgrzech w dniach 5—7 października br. wynikiem 233,7 km/h poprawił swój poprzedni rekord Polski o prawie 6 km/h. W zawodach tych, jak również w podobnych zawodach w Czechosłowacji, A. Rachwał zdobył I miejsce.

Ten bardzo dobry wynik został ustanowiony modelem sterowanym dwoma linkami o przekroju 0,4 mm i napędzanym najnowszym silnikiem ROSSI-15 z rurą rezonansową.

Andrzej Rachwał gościł niedawno we Włoszech, gdzie do wielu posiadanych wiadomości w dziedzinie modeli prędkich i silników modelarskich dorzucił porcję nowych, zdobytych w wytwórni wyżej wymienionych silników.

Model posiada szereg ciekawych rozwiązań konstrukcyjnych. Między innymi zastosowano w nim gaszenie silnika w locie, co zabezpiecza go skutecznie przed zniszczeniem czy uszkodzeniem w przypadku złamania śmigła czy niekorzystnej regulacji. Do budowy modelu użyto drewna, balsy i lipy. Łoże silnika — metalowe. Masa całkowita — 420 g.

P. W.

66
305
590

Nakładem Wydawnictw Komunikacji i Łączności ukazała się praca Andrzeja Rachwała pt. **„LOTNICZE MODELE WYCZYNOWE NA UWIĘZI"**. Książka ma 84 stronice druku, liczne ilustracje i plany modeli na uwięzi wielkości naturalnej. Cena — 40 zł. Do nabycia w każdej księgarni.



PIERWSZY POLSKI REKORD MIĘDZYNARODOWY W MODELARSTWIE



FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

Diplôme de Record

NOUS SOUSSIGNÉS CERTIFIONS QUE Edward Ciapała (Pologne)

SUR aéromodèle d'intérieur à moteur élastique

A ÉTABLI LE 19 août 1973

LE RECORD SUIVANT du monde par catégorie d'aéromodelisme:

Durée: 33 minutes 34 secondes, à Debrecen, Hongrie

Classe F-1-d Cat. III groupe n° 32

Pour LE PRÉSIDENT, LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA F.A.I. LE PRÉSIDENT DE LA F.A.I.

Na zdjęciach – nasz rekordzista podczas zawodów na Węgrzech i dyplom FAI.

Zdjęcia: Z. Szajewski



MODELEM, którego plan podajemy, Edward Ciapała w roku bieżącym odniósł szereg sukcesów. Do najważniejszych należy zaliczyć ustanowienie rekordu międzynarodowego wynikiem 33'34'' w Debrecenie na Węgrzech. Ponadto mgr inż. E. Ciapała zdobył w tej kategorii w roku 1973 tytuł Mistrza Polski, I miejsce w Międzynarodowych Zawodach Modeli Halowych na Węgrzech i w Czechosłowacji oraz II miejsce w MZMH we Wrocławiu.

Model klasyczny dla tego rodzaju konstrukcji jest wyjątkowo starannie opracowany. Główne wymiary podane zostały na planie.

Masa modelu wynosi 1,04 g
Masa gumy 1,3 g
Długość gumy 440 mm
Skok śmigła 750 mm

P. W.

łopatka śmigła

36
80
75
sc
70
150
390
320
70

skrzydło 4 %

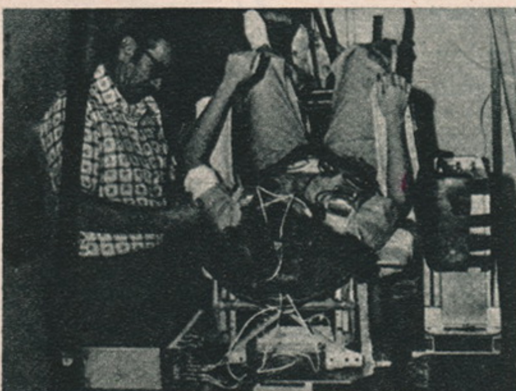
statecznik 3,5 %

180
420
70
132,5
170
645
210
132,5
500
20
5

RAKIETĄ PO ŚWIECIE RAKIETĄ

ASTRONAUCI W SPÓDNICACH





13 młodych Amerykanek z wojsk lotniczych zgłosiło się dobrowolnie na badania lotniczo-lekarskie do ośrodka NASA. Dokładniej — chodzi o ustalenie przydatności organizmu płci pięknej do trudnych zadań, jakie stawiane są załogom przyszłościowych samolotów kosmicznych, tzw. „wahadłowców“. Wszystkie panie są oficerami służb pomocniczych i mają stopnie od porucznika do kapitana. Kto wie, kto wie, może znajdą się wśród kandydatek następczynie Tiereszkowej, jak dotąd jedynej kosmonautki świata.

TRANSPORT

■ **Kryzys naftowy** i związane z tym kontyngentowanie paliwa lotniczego spowodowały w listopadzie w Stanach Zjednoczonych zmniejszenie o 160 dziennej liczby lotów i pośrednio wpłynęły na ograniczanie zatrudnienia w towarzystwach przewozu lotniczego. M.in. TWA zwolniło z dniem 1 grudnia ok. 500 pracowników, w tym 100 pilotów i mechaników pokładowych. Równocześnie z negatywnymi zaznaczają się w transporcie lotniczym także pozytywne skutki kryzysu. Wobec jeszcze większych ograniczeń ruchu samochodowego, linie wewnętrzne USA notują wzrost zapełnienia samolotów, co może wpłynąć na ogólną poprawę rentowności.

■ **Ograniczenie ruchu lotniczego,** spowodowane kryzysem naftowym, odczuwa również — choć w mniejszym stopniu — Europa zachodnia. Dotychczas najbardziej widoczne objawy tego notuje się we Włoszech, w Holandii i w Szwecji. W sprawie kryzysu paliwowego, a zwłaszcza spodziewanej, znacznej podwyżki cen, ma się odbyć w grudniu specjalna konferencja IATA.

■ **Z ogłoszonych niedawno danych** wynika, że na lotnictwo przypada w Stanach Zjednoczonych 7%, a w Europie 2% ogólnego zużycia paliw płynnych. Lotnictwo USA i Europy zużyło w 1970 roku 59 mln ton paliwa. Przewiduje się, że liczba ta może wzrosnąć w roku 1985 do 140—260 mln ton.

■ **„Interflug“** zainaugurował w ubiegłym miesiącu regularne loty z Berlina do Hanoi, na samolotach Ił-18.

■ **We Francji** otwarto w roku bieżącym 23 nowe linie wewnętrzne. W ciągu ostatnich trzech lat powstało 15 nowych, bezpośrednich połączeń miast prowincjonalnych z zagranicą.

■ **Nowy port lotniczy Paryża** w Roissy-en-France, którego otwarcie przewidziane jest na wiosnę roku przyszłego, otrzymał decyzją rządu francuskiego imię **„Charles-de-Gaulle“**.

■ **Przewozy północno-atlantyckie** towarzystwa IATA w sierpniu br spadły nieoczekiwanie w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego o 0,8%, przy wzroście zaoferowania miejsc o 8,3%. Spowodowało to zmniejszenie wskaźnika wykorzystania miejsc aż o 9 punktów. W okresie poprzedzających siedmiu miesięcy ogólny wzrost wynosił 11,7%.

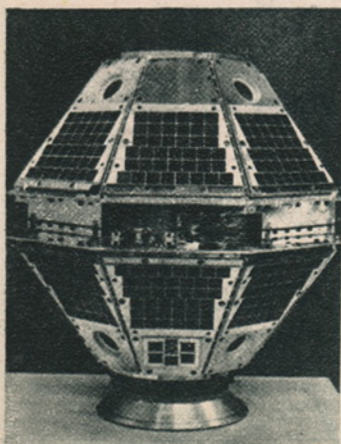
(O)

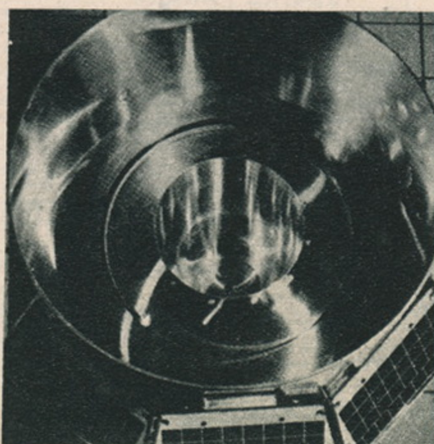
Nowy międzynarodowy port lotniczy im. Charles-de-Gaulle zbudowano we Francji na obszarze 3 tys. ha. Otwarty zostanie 13 marca 1974 r.



NOWE SATELITY

Z okazji otwarcia centrum kosmicznego w Tuluzie (Francja) przedstawiono modele nowych sztucznych satelitów. Wśród tych konstrukcji uwagę zwracał satelita SRET-3 o masie 35 kg, który zostanie wprowadzony na orbitę okołoziemską przy pomocy radzieckiej rakiety nośnej w roku 1976. Z lewej — satelita, z prawej — część wymiennika ciepła.





CO NOWEGO W ASTRONAUTYCE?

WIELKIM powodzeniem cieszą się u nas i na całym chyba świecie wspomnienia odkrywców, badaczy, żeglarzy, lotników i kosmonautów. Dzienniki kapitana Baranowskiego pisane na pokładzie „Poloneza" są równie ciekawe jak relacje ze zdobycia największych szczytów górskich czy wspomnienia kosmonautów z lotów pionierskich. Pisał Gagarin, świetną książkę dał Bieregowoj, ciekawie podpatrywał Kosmos Leonow, będący i kosmonautą i plastykiem jednocześnie. Bardzo interesujące są relacje astronautów amerykańskich, ze słynnymi już opowiadaniami z wypraw pierwszej siódemki uczestniczącej w programie „Merkury" z Shepardem i Glennem na czele.

Ostatnio w gazecie „Krasnaja Zwiezda" opublikowano cykl wspomnień pułkownika W. Łazariewa, jednego z kosmonautów-pilotów doświadczalnych, który wraz z O. Makarowem prowadził badania nowego radzieckiego statku kosmicznego „Sojuz–12". Łazariew opisuje swoją drogę do lotnictwa i kosmonautyki w sposób niezwykle bezpretensjonalny i piękny. – Często pytają mnie – pisze Łazariew – w jaki sposób i kiedy staliście się kosmonautą? To samo pytanie zadaje sobie sam autor. – Jeśli powiem – pisze – że zostałem nim wstępując w szeregi zgrupowania kosmonautów, nie będzie to prawdą. Jeśli powiem, że po wykonaniu lotu czy też treningu naziemnego, nie będzie to dziś ścisłe. Zawodu kosmonauty nie określa się według liczby startów i ilości dni spędzonych na orbicie okołoziemskiej, ani wyłącznie ilością egzaminów i ćwiczeń... Droga w Kosmos to przecież całe życie.

Nie zostały zakończone jeszcze wspomnienia z ostatnich lotów kosmicznych, a już na pewno zapisywane są nowe stronice notatników przed wielką przygodą i doświadczeniem. Oto niedawno w Gwiaździstym Miasteczku, centrum szkoleniowym radzieckich kosmonautów, pojawili się goście – astronauci amerykańscy: Stafford, Slayton, Brandt, Bean, Evans i Lousma. Celem wizyty był wspólny trening z radzieckimi kolegami przed planowanym spotkaniem orbitalnym w roku 1975. Dwie współpracujące ze sobą załogi muszą doskonale znać wszystkie systemy i szczegóły konstrukcyjne swoich własnych i obcych statków. Podczas spotkań specjalistów ustalono na przykład, że radziecki statek będzie miał obniżone ciśnienie własnej atmosfery, co ma uprościć konstrukcję śluzy, przez którą przechodzić będą kosmonauci z jednego pokładu na drugi. Określono także termin startu, podając datę 15 lipca 1975 r., a w przypadku zaistniałych trudności termin ten może być przesunięty, ale nie dalej jak do 22 września.

Czytając o pięknych przedsięwzięciach kosmicznych o współpracy międzynarodowej warto przypomnieć, że i nasi uczeni, że i nasz kraj również uczestniczą w rozszerzających się badaniach przestrzeni kosmicznej. Przypomina o fakcie tym prof. Borys Pietrow w artykule opublikowanym w „Trybunie Ludu" w końcu listopada. Profesor pisze między innymi: Jako przewodniczący Rady Interkosmos w Akademii Nauk ZSRR uważam za swój miły obowiązek wyróżnienie wielkiego wkładu nauki polskiej w realizację tego programu, w którym uczestniczy 10 państw socjalistycznych. Nasza współpraca rozwija się w kilku głównych kierunkach: w dziedzinie fizyki kosmicznej, meteorologii, łączności, biologii kosmicznej i medycyny. W dalszym ciągu swego artykułu prof. Pietrow podkreśla, że Polska jest jednym z pierwszych państw, gdzie odbierano sygnały ze sztucznych obiektów kosmicznych i gdzie prowadzone są badania górnych warstw atmosfery ziemskiej za pomocą rakiet meteorologicznych.

Pisząc o współpracy międzynarodowej, wspomnieć trzeba o przygotowaniach radziecko-francuskich do sondaży atmosferycznych. Przygotowywane są już francuskie balony, z aparaturą wykonaną przez specjalistów z obu krajów. Balony francuskie mają pułap około 40 km. Miejscem sondaży będą rejony podbiegunowe.

P. E.

LOTNICTWO BELGII

OFICJALNA wizyta państwowa, jaką złożył w listopadzie br. w Belgii I Sekretarz KC PZPR Edward Gierek, zwróciła uwagę naszego społeczeństwa na ten zaprzyjaźniony z nami kraj. A oto kilka informacji o lotnictwie i przemyśle lotniczym Belgii, opublikowanych w tym roku z okazji 30 Międzynarodowego Salonu Lotniczego i Astronautycznego w Paryżu

LOTNICTWO CYWILNE

W Belgii działają następujące lotnicze towarzystwa przewozowe (stan z lutego 1972 r.).

SABENA — personel 10 000 osób, samoloty — dwa B-747, cztery B-727, jeden F-27, dwanaście B-707, sześć „Caravelle" (zamówienia: dwa DC-10-30, ewentualnie cztery DC-10-30). SOBELAIR — personel 60 osób oraz 6 maszyn. BELGIUM INTERNATIONAL AIR SERVICES (10 maszyn). DELTA AIR TRANSPORT (7 maszyn). TRANS EUROPEAN AIRWAYS (jeden B-720B). TRANSPOMMAIR (personel 25 osób oraz cztery maszyny).

PRZEMYSŁ LOTNICZY

Liczy 6 do 7 tysięcy pracowników. Produkcja przede wszystkim licencyjna, w ostatnim czasie stopniowo kierowana na tory międzynarodowej współpracy przemysłowej z założeniem specjalizacji produkcyjnej. Belgia stara się obecnie wziąć udział w kooperacji produkcyjnej dużych europejskich przedsięwzięć lotniczych oraz w programie modernizacji swoich sił powietrznych. Belgia nie prowadzi własnych większych prac badawczych i rozwojowych w lotnictwie. Zakupuje samoloty wojskowe i komunikacyjne za granicą, płacąc za nie produkcją licencyjną lub innymi usługami swego przemysłu.

Zakłady belgijskie Fairey produkowały z licencji brytyjskiej samoloty odrzutowe Gloster „Meteor", a potem Hawker „Hunter". Następnie zakłady Fairey i SABCA brały udział we współpracy krajów zachodnioeuropejskich przy produkcji śmigłowców, rakiet i samolotów, m. in.: F-104G oraz Breguet „Atlantic". Jest to więc przemysł nowoczesny.

Należy podkreślić, że Belgia zakupuje w zasadzie tylko te samoloty zagraniczne, które może spłacać produkcją lub usługami remontowymi własnego przemysłu lotniczego. A to jest rozsądne założenie.

Obecnie przebiega w belgijskim lotnictwie wojskowym zamiana przestarzałych amerykańskich samolotów F-84F przez francuskie samoloty naddźwiękowe „Mirage-5B". Ale nastąpiło to dopiero po zawarciu długoterminowej umowy o współpracy licencyjnej przy budowie tych samolotów w Belgii, niezbędnej dla spłaty kredytów zagranicznych. (Dla informacji: zakłady belgijskie SABCA (66000 m²; ok. 2000 pracowników) produkujące „Mirage" należą w 50% do kapitału francuskiego AMD-Breguet, w 48% do holendersko-zachodnioniemieckiego Fokker-VFW i w 2% do kapitału prywatnego). Zakłady SABCA zmontowały od marca 1970 r. 106 samolotów „Mirage-5B", zamówionych dla potrzeb lotnictwa belgijskiego, a obecnie robią różne elementy do samolotów „Mirage" F-1 i programu międzynarodowego — samolotu pasażerskiego „Mercure" (150 pasażerów; 1200 km; M = 0,83). Belgijskie jednomiejscowe samoloty szturmowe „Mirage-5BA" wyróżniają się ulepszonym i bogatszym wyposażeniem elektronicznym od wersji podstawowej 5B. Zmontowano też pewną liczbę samolotów dwumiejscowych „Mirage-5BD" i 5-BR, (zwiadowczych z 5 aparatami fotograficznymi w przodzie kadłuba). Zakłady Fairey (32516 m²; ok 1200 pracowników) są zainteresowane produkcją samolotów francuskich „Mirage" F-1 i „Mirage-G".

Poza tym belgijski przemysł lotniczy interesuje się produkcją licencyjną zachodnioniemieckiego odrzutowego samolotu pasażerskiego bliskiego zasięgu VFW-614.

Oddział silnikowy belgijskich zakładów FNAG (FM) produkuje m. in. 15% silników odrzutowych „Atar-9" dla wszystkich samolotów „Mirage" wytwarzanych przez zakłady francuskie. Poza tym „Tyne-21 i 22", J-79 GE-11A i inne.

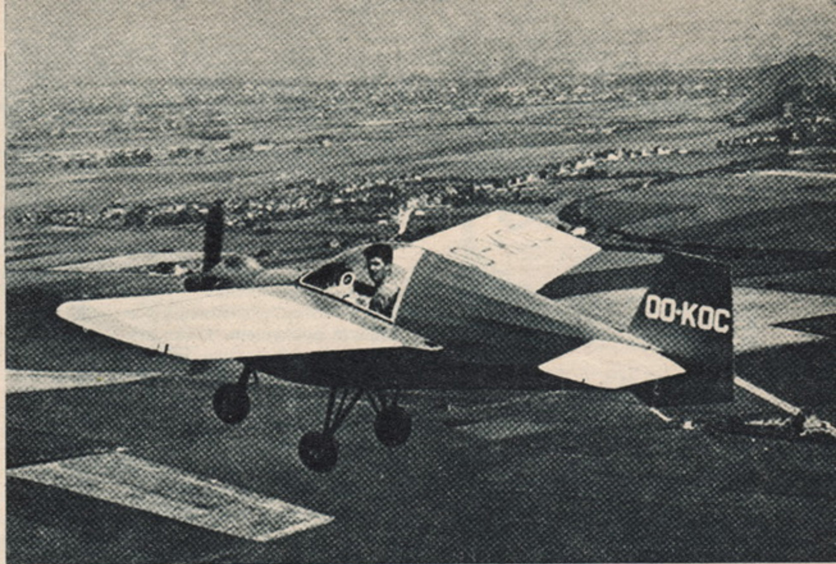
W latach przyszłych przewiduje się zastąpienie samolotów F-104G „Starfighter" lotnictwa belgijskiego przez nowy sprzęt. Jaki? Jeszcze nie wiadomo.

LOTNICTWO WOJSKOWE

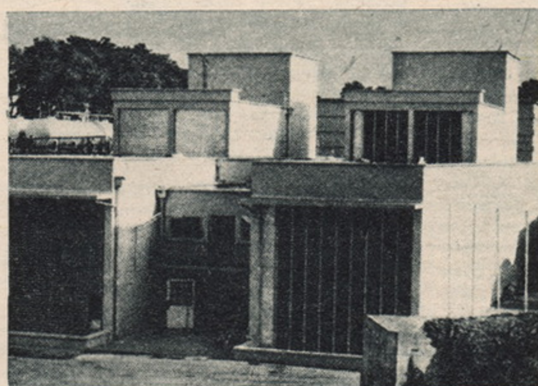
Liczebność belgijskich wojsk lotniczych — 19 500 osób. Sprzęt: dziewięćdziesiąt F-104G, pięćdziesiąt F-84F (w trakcie zastępowania przez „Mirage-5B"), trzydzieści „Mirage-5B". osiemnaście „Mirage-5BR". dwadzieścia osiem C-119. cztery DC-6. dwanaście „Pembroke". osiem DC-3 (zamówiono dwanaście C-130 „Hercules" i dwa B-707). siedem „Mirage-5BD". dwadzieścia T-33. czterdzieści „Magister", dwadzieścia pięć SF-260 i dziesięć H-34.

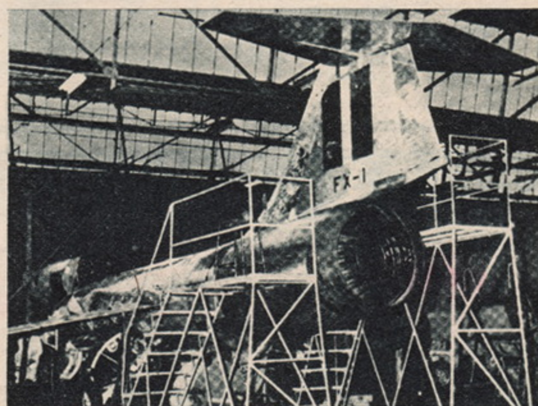
Belgijska armia lądowa posiada — osiemdziesiąt śmigłowców „Alouette-II" i dwanaście samolotów Do-27, zaś lotnictwo obrony wybrzeża: dwa śmigłowce S-58 i trzy „Alouette-III". Policja i żandarmeria dysponuje sześnastoma śmigłowcami „Alouette II".

Dodajmy jeszcze, że Belgia ma terytorium 30 507 km² i liczy 9,8 mln mieszkańców.



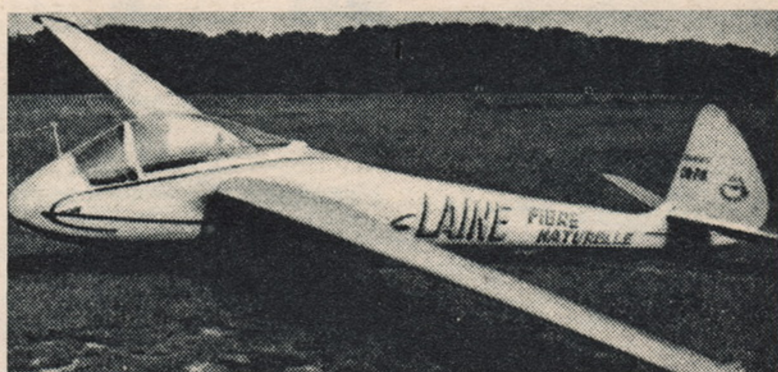
Sukces konstruktorów belgijskich: jednomiejscowy seryjny minisamolot dopuszczony do akrobacji — „Nipper" (na zdjęciu wyżej). Silnik 45 KM. Rozpiętość — 6 m, długość — 4,56 m, wysokość — 1,9 m. Masa własna — 187 kg, całkowita — 300 kg. Prędkość przelotowa max. — 172 km/h, lądowanie — 65 km/h, przeciągnięcie — 57 km/h, wznoszenie — 3,2 m/s, prędkość dopuszczalna max. — 235 km/h. Pułap — 4 000 m, zasięg — 350 km. Rozbieg — 85 m, dobieg — 110 m. Zużycie paliwa — 10,5 l/h.

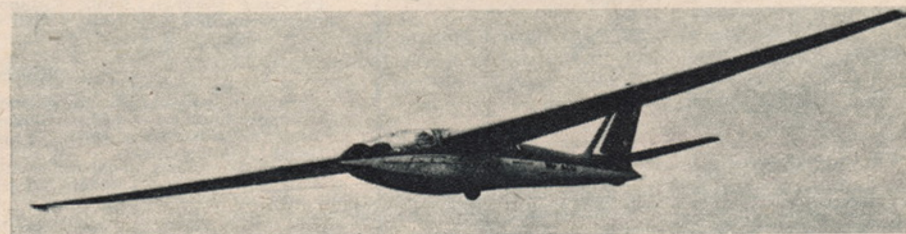


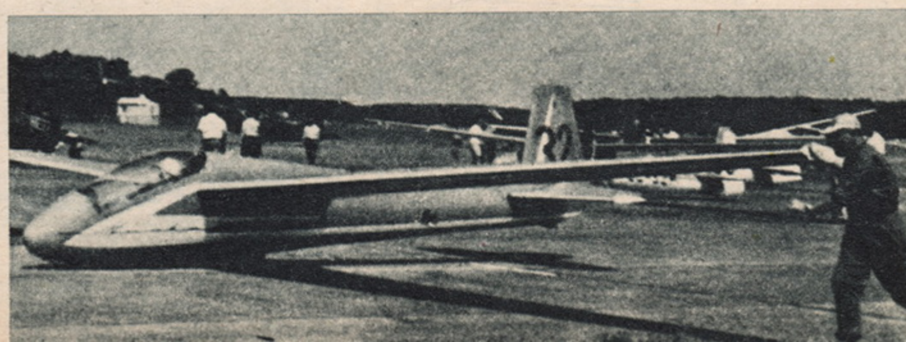


Z lewej u góry: Nowoczesna hamownia silników odrzutowych zakładów FNAG.

Z lewej u dołu: Fragment zakładów SABCA. Produkcja samolotów F-104G.







Polskie szybowce wyczynowe w barwach belgijskich, zakupione w latach sześćdziesiątych. Wyżej: „Jaskółka". Z lewej: „Foka-3" oraz „Mucha-Standard" (jedna z 15 zakupionych).



ROUSSEL-30

JEDNĄ z ciekawszych konstrukcji w latach poprzedzających wybuch II wojny światowej był francuski samolot myśliwsko-bombowy Roussel-30. Była to próba stworzenia samolotu o bardzo małych wymiarach, jednakże o pełnej wartości bojowej. Konstruktorem samolotu był inż. Roussel, brat znanego francuskiego konstruktora lotniczego M. Blocha. Budowę samolotu rozpoczęto jesienią 1938 r. i po zaledwie 6 miesiącach prototyp samolotu został oblatany (kwiecień 1939 r.) i skierowany do prób. Wynik prób był wyjątkowo pozytywny, zaproponowano tylko dwie niewielkie poprawki. Niestety trwały one zbyt długo, aby samolot mógł znaleźć się w produkcji. W 1940 r. w obawie przed zbliżającymi się wojskami hitlerowskimi odesłano znajdujący się w próbach prototyp do Bordeaux, gdzie został on zniszczony wskutek nalotu.

Roussel-30 był jednomiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem, konstrukcji metalowej (dural).

Skrzydła trójdzielne, z prostokątnym środpłatem i trapezowymi końcówkami, konstrukcji dwudźwigarowej z pracującym pokryciem. Lotki kryte płótnem. Metalowe klapy — krokodyle.

Krótki kadłub miał konstrukcję skorupową z gładkim pokryciem duralowym. Oszklona kabina z odsuwaną osłoną mieściła się nad płatem. Usterzenie wolnonośne, trapezowe.

Podwozie klasyczne, dwukołowe, chowane całkowicie w skrzydła. Płoza ogonowa nie chowana.

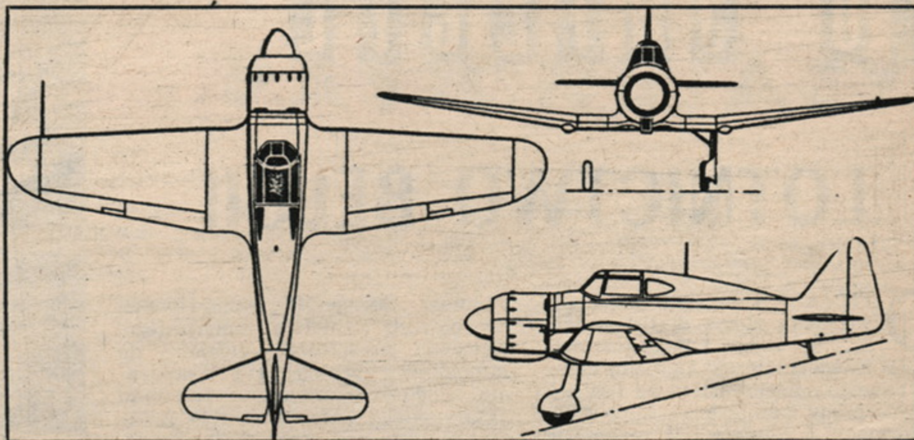
Silnik 14-cylindrowy o układzie podwójnej gwiazdy Gnome-Rhone 14M7 o mocy 690 KM wyposażony był w osłonę NACA. Śmigło trójłopatowe, przestawialne, z dużym kołpakiem.

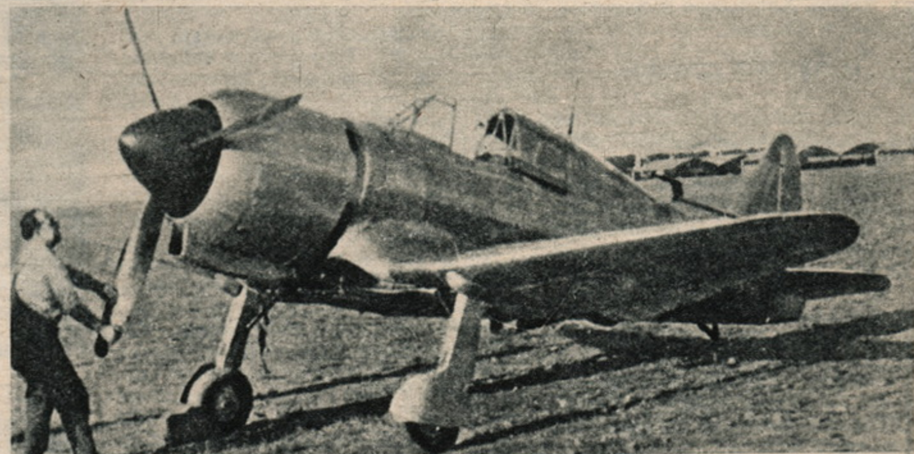
Uzbrojenie składało się z dwóch stałych działek Oerlikon kalibru 20 mm w skrzydłach i jednej bomby 250 kg pod kadłubem.

(J. Ś.)

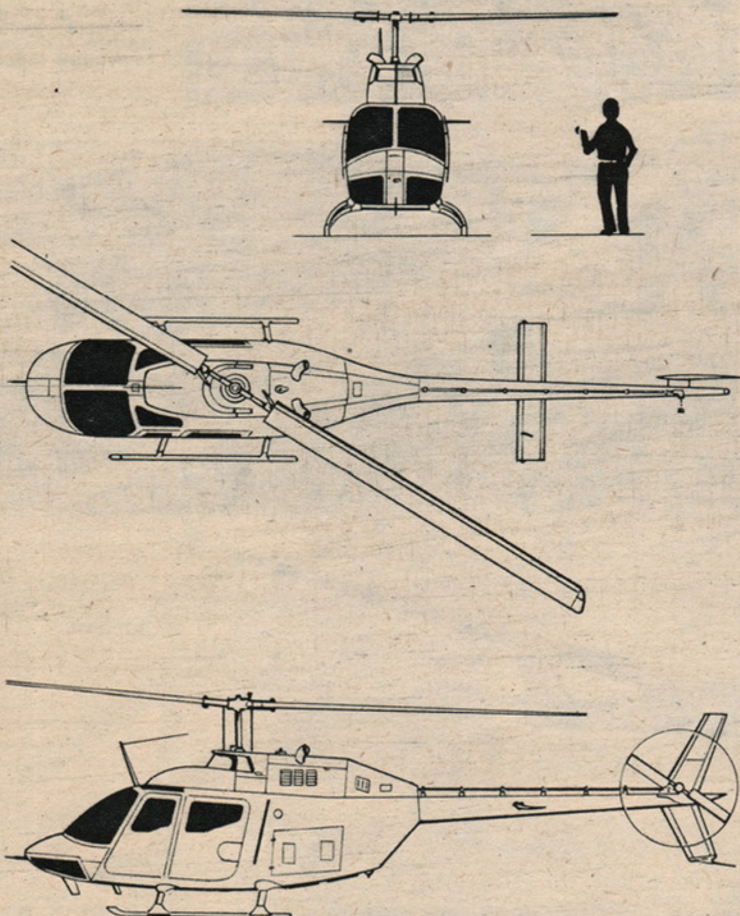
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 7,80 m, długość — 6,10 m, wysokość — 2,0 m, pow. nośna — 10 m².
Masy: Masa własna — 1 060 kg, masa całkowita — 1 770 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 520 km/h (6 000 m), prędkość przelotowa (50% mocy) — 420 km/h, wznoszenie — 18,7 m/s, czas trwania lotu — 1 do 2 h.





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



BELL OH-58A „KIOWA"

W konkursie na „lekki obserwacyjny helikopter" wojskowy (LOH) w 1962 r. wytwórnia Bell wystąpiła z projektem śmigłowca OH-4A, ale nie został on zaakceptowany. Wytwórnia nie dała jednak za wygraną i wprowadziła na rynek cywilną wersję śmigłowca pod nazwą „Jet Ranger". Wersja ta, ulepszona zresztą w stosunku do pierwowzoru, zyskała sobie uznanie użytkowników, co w 1968 r. skłoniło armię USA do złożenia wielkiego zamówienia na 2 200 śmigłowców, pod oznaczeniem OH-58A „Kiowa". Tak więc wytwórnia Bell zwyciężyła w konkursie po... 6 latach od jego rozpisania.

Bell OH-58A „Kiowa" jest 5-miejscowym, jednosilnikowym śmigłowcem o układzie klasycznym (jednowirnikowym, ze śmigłem ogonowym), konstrukcji całkowicie metalowej.

Wirnik dwułopatowy, półsztywny, pozbawiony jest pręta ustateczniającego, charakterystycznego dla poprzednich konstrukcji Bella. Łopaty o obrysie prostokątnym, mają stały profil, zmodyfikowany, z zagiętą w dół krawędzią natarcia. Konstrukcja duralowa z użyciem elementów wyciskanych i wypełniacza ulowego. Wirnik tylny (śmigło ogonowe) ma podobną konstrukcję.

Kadłub zbudowany w układzie gondola-belka odznacza się bardzo nowoczesną lekką i sztywną konstrukcją. Ściany gondoli kadłuba mają konstrukcję przekładkową z wypełniaczem ulowym. W bogato oszklonej kabinie mieści się załoga złożona z dwóch pilotów (z przodu) i 3 pasażerów z tyłu. Wejście przez czworo drzwi, po dwoje z każdej strony. Belka ogonowa ma kształt stożka z blachy duralowej. Wieloprzegubowy wał napędu śmigła ogonowego umieszczony jest na zewnątrz belki, na jej grzbiecie.

Usterzenie składa się ze stałego, skośnego statecznika pionowego i umieszczonego w połowie belki przestawialnego statecznika poziomego o prostokątnym obrysie i nośnym, odwróconym profilu.

Podwozie saniowe. Silnik turbinowy Allison 250-C20 (T-63) o mocy 400 KM umieszczony nad kadłubem, za wirnikiem. Zbiornik paliwa w tyle kabiny.

(J. S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Średnica wirnika nośnego — 10,77 m, średnica wirnika tylnego — 1,57 m, długość kadłuba — 9,84 m, długość całkowita — 12,49 m.
Masy: Masa własna — 660 kg, masa całkowita — 1 360 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 240 km/h, prędkość przelotowa (0 m) — 220 km/h, prędkość przelotowa (1 500 m) — 228 km/h, wznoszenie — 8 m/s, pułap statyczny z wpływem ziemi — 4 000 m, pułap bez wpływu ziemi — 2 650 m, zasięg max. 700 km.





NOWI CZŁONKOWIE KAK

165. **Jarosław DOBROWOLSKI,** 08-110 Siedlce, woj. warszawskie, ul. 22 Lipca 41 m. 27. Interesuje się miniwiatrakowcami. Chętnie nawiąże współpracę z kolegami o podobnych zainteresowaniach.

166. **Kàroly Varga,** 6600 Szentes, Szabadsag Tèr „A" 1/4, Węgry. 35 lat. Inżynier mechanik. Interesuje się miniwiatrakowcami. Zdjęcie wiatrakowca jego zespołu „Kolibri" zamieściliśmy w „SP" nr 45/1973.

167. **Làszlo R. SZABO,** monter samochodowy. Zainteresowania i adres — jak 166.

168. **Sàndor TÜRÖK,** monter samochodowy. Zainteresowania i adres — jak 166.

169. **Làszlo HARI,** tokarz. Zainteresowania i adres — jak 166.

MINIWIATRAKOWIEC

Cezary Nadolski, Gdańsk. Nie mamy jeszcze bliższych danych technicznych miniwiatrakowca z Częstochowy („SP" nr 44/1973). Opublikujemy je zaraz po otrzymaniu od konstruktora.

PODUSZKOWIEC

Janusz Białas, Radzymin. Zbudowanie amatorskiego poduszkowca powietrznego jest całkiem realne. Udane próby były dokonane przez młodzież w Stacji Młodego Technika w Warszawie pod kierunkiem mgr inż. Andrzeja Moldenhawera. Również w „SP" był zamieszczony opis budowy poduszkowca wraz z rysunkami wykonawczymi. Odradzamy natomiast budowę miniwiatrakowca, zwłaszcza własnej konstrukcji.



Rumuński wiroszybowiec amatorski „Condor-2". Konstruktor Marc Liviu. Średnica wirnika — 6,75 m, długość — 2,75 m, wysokość — 1,40 m. Masa własna — 80 kg. W przyszłości będzie dodany silnik 45 KM ze śmigłem pchającym 1,02 m. Prędkość obliczeniowa — 175 km/h.

TYLKO DO 10 GRUDNIA

Drodzy Czytelnicy! Pragniemy przypomnieć Wam, że tylko do **10 grudnia br.** przyjmowane są wpłaty na prenumeratę „Skrzydlatej Polski" w 1974 roku.

Wpłaty na indywidualną prenumeratę krajową przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Wpłat dokonywać można również na **konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28.**

Cena prenumeraty krajowej wynosi:

kwartalnie	**— 39 zł**
półrocznie	**— 78 zł**
rocznie	**— 156 zł**

Czytelnicy, posiadający krewnych lub znajomych za granicą, prenumeratę naszego pisma ze zleceniem wysyłki za granicę zamówić mogą w **Biurze Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-16-100024.**

Cena prenumeraty za granicę wynosi:

kwartalnie	**— 54,60 zł**
półrocznie	**— 109,20 zł**
rocznie	**— 218,40 zł**

Prenumeratę zgłoszoną do **10 grudnia** br. „Ruch rozpoczyna realizować od **1 stycznia 1974 roku.**

DRODZY CZYTELNICY! PAMIĘTAJCIE, ŻE TYLKO PRENUMERATA ZAPEWNIA STAŁĄ LEKTURĘ „SKRZYDLATEJ POLSKI".

UWAGA AEROKLUBY!

Dorocznym zwyczajem opublikujemy wkrótce listę 10 najlepszych wyników szybowcowych, uzyskanych w roku 1973 przez polskich pilotów. By lista ta wolna była od najmniejszych nawet pomyłek, potrzebna jest nam pomoc wszystkich aeroklubów i ośrodków szybowcowych, a nawet samych pilotów. Jest to jednocześnie nasza gorąca prośba. Pomoc ta winna wyrażać się w przesłaniu pod adresem naszej redakcji wszystkich lepszych wyników, uzyskanych przez pilotów i pilotki poszczególnych aeroklubów w sezonie 1973, zarówno na szybowcach jednomiejscowych jak dwumiejscowych.

Interesują nas **wysokości absolutne i przewyższenia** oraz wszystkie **konkurencje przelotowe — odległościowe** (nawet nie ukończone) i **prędkościowe po trasach trójkątnych** (100, 200, 300, 400 i 500 km).

Wszystkie listy wyników, przed przysłaniem ich do naszej redakcji — **ul. Widok 8, 00-023 Warszawa,** powinny być poświadczone przez szefa wyszkolenia lub kierownika jednostki. Termin nadsyłania wyników — **10 stycznia 1974 r.**

Niżej wymienione książki można nabyć w księgarniach „Domu Książki", a w przypadku trudności zamówić w Wydawnictwach Komunikacji i Łączności.

Wypełnić — — — wyciąć — — — wysłać

Liczba egz.	Autor i tytuł	zł
....	Babiejczuk J., Grzegorzewski J.: **Lotnictwo Kraju Rad**	30.—
....	Borodzik F., Kamiński H., Krężałek J.: **Lotnictwo gospodarcze**	30.—
....	Cetlin J.: **Organizacja ruchu lotniczego**	22.—
....	Cichosz E.: **Sekrety prędkości samolotów**	37.—
....	Gruchelski B., Szumielewicz K., Wanat T.: **Przegląd i naprawa sprzętu lotniczego**	65.—
....	Litwinowicz W.: **Transport lotniczy towarów**	38.—
....	Malinowski T.: **Skrzydła Wrocławia**	27.—
....	Skarbiński A.: **Technologia budowy szybowców**	40.—
....	Szczeciński S.: **Dwuwirnikowe i dwuprzepływowe lotnicze silniki turbinowe**	30.—
....	Szulżenko M. N., Mostowoj A. S.: **Konstrukcja samolotów**	65.—
....	Żebrowski M.: **Loty według przyrządów**	38.—
....	Żylicz M.: **Międzynarodowy obrót lotniczy**	46.—

Zamawiam wyżej wymienione tytuły książek i proszę o przesłanie ich za zaliczeniem pocztowym pod wskazanym adresem:

Nadawca:

. . . .
nazwisko i imię

. . . .
kod — poczta — powiat

. . . .
miejscowość, ulica, nr domu

. . . .
województwo

Przesyłkę zobowiązuję się wykupić natychmiast po jej nadejściu.

. . . . data . . . . podpis

Druk

znaczek pocztowy

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI
ul. Kazimierzowska 52
02-546 WARSZAWA

SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

Adres redakcji:
ul. Widok 8,
00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
telefon: 45-00-61
02-546 Warszawa
ul. Kazimierzowska 52

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN — kierownik Działu Politechnizacji Młodzieży, TADEUSZ MALINOWSKI — kierownik Działu Krajowego i Twórczości Lotniczej, JERZY POMIANOWSKI — kierownik Działu Sportu Lotniczego, HENRYK KUCHARSKI — Dział Krajowy i Łączności z Czytelnikami, STANISŁAW KOPF — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie — 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1—6—100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00—839 Warszawa, ul.Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02—546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa Miedziana 11. Podpisano do druku 30.XI.1973 r. Zam. 9356 R-94

Skrzydlata mozaika





Rys. W. Fuglewicz (2)





Ten samolot będzie latał na linii polarnej.
(„Awiacja i kosmonawtika" — Bułgaria)



Zmieniają się ubiory, ale stewardesy są zawsze takie same: zgrabne, ładne, uśmiechnięte. Świadczy o tym zdjęcie stewardes australijskich, prezentujących ubiory służbowe z lat 1936—1973.



ZNACZKI I KOSMOS

W roku bieżącym Poczta Polska wprowadziła do obiegu dwa znaczki, każdy o wartości 4,90 zł, stanowiące emisję „Badania Kosmosu". Znaczki drukowane są w arkusikach zawierających po sześć sztuk znaczków oraz po dwie przywieszki. Na arkusiku, który reprodukujemy, znaczek przedstawia amerykańską stację doświadczalną „Copernicus" a dwie przywieszki – gwiazdozbiór i podobiznę Mikołaja Kopernika, naszego wielkiego astronoma, którego 500-lecie urodzin obchodził uroczyście w bieżącym roku cały świat. Na znaczkach drugiego arkusika, który przedstawimy w następnym numerze, uwidoczniono radziecką doświadczalną załogową stację kosmiczną „Salut". Pierwsza z przywieszek tego arkusika przedstawia radzieckich kosmonautów G. T. Dobrowolskiego, W. N. Wołkowa i W. I. Pacajewa, druga – statek kosmiczny „Sojuz 11". Projekty barwnej emisji wykonał artysta grafik Zbigniew Stasik. Przygotowano również koperty pierwszego dnia obiegu tej serii. (h)

MARIA BOLLA (Węgry)



MARIA Bolla jest jedną z czołowych szybowniczek węgierskich. Nauczyła się latać przed dziesięciu laty i obecnie jest posiadaczką złotej odznaki i jednego diamentu. Lata w Aeroklubie Magyar Posta w Budapeszcie. Największym jej osiągnięciem sportowym było zdobycie drugiego miejsca w międzynarodowych zawodach w Orle w 1972 roku.

W bieżącym roku Maria Bolla reprezentowała Węgry na I Międzynarodowych Kobiecych Zawodach Szybowcowych w Lesznie. Zdobyła 9 lokatę. Mąż Marii też jest pilotem, członkiem kadry narodowej.

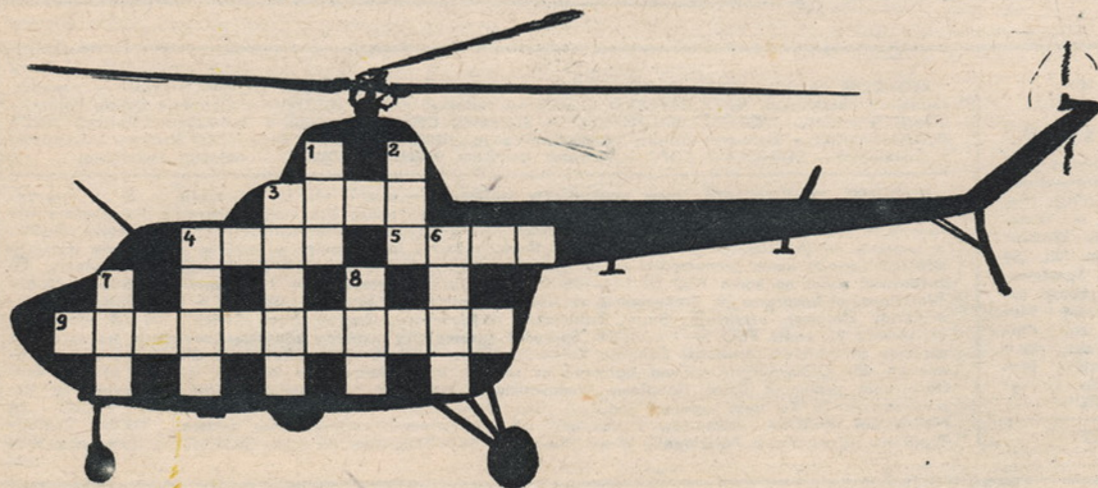
Spośród szybowców, na których lata, Maria Bolla wyróżnia „Cobrę" i na tym typie szybowca chciałaby startować w zawodach. Bo właśnie zawody – powiedziała nam Maria – mają dla niej największą wartość w lataniu. Dlatego tak podoba jej się szybownictwo polskie, z którym zetknęła się na zawodach w Lisich Kątach i w Lesznie. Były te zawody bowiem – jej zdaniem – dobrze zorganizowane i sportowa walka toczyła się w sympatycznej atmosferze.

Dotychczas Maria Bolla wylatała 900 godzin i pokonała na przelotach dystans ponad 13 000 kilometrów.

Z lotniczych marzeń – odpowiedziała na nasze pytanie Maria – największe to start w reprezentacji Węgier na pierwszych kobiecych mistrzostwach świata.

Od siebie możemy dodać, że w nieoficjalnych wyborach miss Leszno 1973 Maria Bolla zajęła jedno z czołowych miejsc...

Zdjęcie: B. Koszewski



KRZYŻÓWKA

POZIOMO: 3 — amerykańska wytwórnia śmigłowców; 4 — materiał na okucia dźwigarów; 5 — Czerwona Planeta; 9 — amerykańskie linie lotnicze.

PIONOWO: 1 — gaz do napełniania balonów; 2 — holenderskie linie lotnicze; 3 — angielski pilot myśliwski (22 zwycięstwa), latał bez obu nóg, które stracił przed wojną; 4 — typ samolotu, na którym zwyciężał Francuz Guynemer; 6 — typ silników stosowanych w samolotach „Mirage" (nazwa czytana wspak oznacza część długu); 7 — zbiornik na paliwo; 8 — radziecki konstruktor śmigłowców.

Opracował: **Edward Zytka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 16 grudnia br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci **BONÓW KSIĄŻKOWYCH.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**